Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7945**
14. Wahlperiode 21. 12. 2001

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2001

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 13. Dezember 2001 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15. November 1993 (BGBl I S. 1874.)

Verzeichnis der Abkürzungen

(a)	ausschließlich
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BAB	Bundesautobahn
Bf	Bahnhof
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang, Bahnübergänge
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
(e)	einschließlich
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FÜ	Fußgängerüberführung
Hbf	Hauptbahnhof
IP	Investitionsprogramm 1999 bis 2002
KV	Kombinierter Verkehr
LZB	Linienzugbeeinflussung
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
Rbf	Rangierbahnhof
SÜ	Straßenüberführung
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
V	Geschwindigkeit
Vmax	Höchstgeschwindigkeit

Vorbemerkung

Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874, zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993, BGBI. I S. 2378, 2423, berichtigt mit Gesetz vom 1. September 1994, BGBI. I S. 2439), berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Dieser Bericht erstreckt sich auf den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2000.

Teil A (Allgemeiner Teil)

1. Allgemeines

1.1 Einheit Deutschlands

Mit der Einheit Deutschlands am 3. Oktober 1990 und den damit verbundenen neuen Anforderungen auch an die Verkehrspolitik ergaben sich völlig neue Randbedingungen für ein zukünftiges, den neuen Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Schienennetz.

Die Ziele für den Ausbau der Schienenwege wurden in dem von der Bundesregierung am 15. Juli 1992 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan (BVWP ’92) dargelegt, der sowohl die noch abzuwickelnden Vorhaben des BVWP ’85 als auch die durch die Einheit Deutschlands nun notwendige Schaffung von leistungsfähigen Eisenbahnverbindungen in den neuen und zwischen den alten und den neuen Ländern berücksichtigt.

Die Notwendigkeit der Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenwegenetz wurde auf der Grundlage des BVWP ’92 seinerzeit erstmalig mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) gesetzlich bestätigt, dem der „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ als Anlage beigefügt ist. Mit dieser gesetzlichen Bedarfsfeststellung wurde eine Gleichbehandlung zwischen Schiene und Straße hergestellt und die Realisierung der Projekte erleichtert.

Im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell über die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu verfügen. Von den 17 Projekten Deutsche Einheit sind die Projekte 1 bis 9 der Eisenbahn zugeordnet:

1. ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock–Stralsund,
2. ABS Hamburg–Büchen–Berlin,
3. ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal,
4. ABS/NBS Hannover–Berlin,
5. ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin,
6. ABS Eichenberg–Halle,
7. ABS Bebra–Erfurt,
8. ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin und
9. ABS Leipzig–Dresden.

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von rd. 33,5 Mrd. DM kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im östlichen Teil Deutschlands.

1.2 Neuordnung des Eisenbahnwesens

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist – anders als die ehemalige Deutsche Bundesbahn und die ehemalige Deutsche Reichsbahn – nicht mehr Teil der bundeseigenen Verwaltung. Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen ist erstmals am 1. Januar 1994 auf die DB AG und mit der zweiten Stufe der Bahnreform seit dem 1. Januar 1999 – auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG übertragen worden. Damit obliegen diesen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten, insbesondere die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

1.3 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung

Zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den neuen Ländern wurden folgende Wege beschritten:

1. Im Dezember 1991 hat der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das „Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)“ beschlossen, mit dem in den neuen Ländern einerseits der Zeitraum von der Entscheidung zum Bau großer Verkehrsprojekte bis zu ihrer Verwirklichung verkürzt werden soll, andererseits aber die rechtsstaatlich gebotenen Möglichkeiten zur Wahrung öffentlicher und privater Belange in den Planrechtsverfahren in vertretbarer Weise erhalten bleiben. Anlass hierfür war die Erkenntnis, dass es nach der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands besonders darauf ankommt, den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Ländern so schnell wie möglich mit leistungsfähigen Verkehrswegen zwischen den alten und den neuen Ländern in die Wege zu leiten. Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz hat zu einem spürbar schnelleren Abschluss von Planungsverfahren beigetragen. Es erstreckt sich auf die Planung des Baus und der Änderung von Verkehrswegen der Eisenbahnen des Bundes
   - in den neuen Ländern und Berlin sowie
   - von den durch § 1 der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 bestimmten Fernverkehrswegen zwischen diesen Ländern und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes.

Die ursprünglich auf den 31. Dezember 1999 beschränkte Geltungsdauer des Gesetzes ist auf den 31. Dezember 2004 verlängert worden.

2. Durch die Gründung von privatrechtlichen Planungsgesellschaften ist ebenfalls ein Beitrag zum effektiven Ablauf der Planungs- und Bauverfahren nicht nur in den neuen Ländern, sondern auch in den alten Ländern geleistet worden. Zu nennen sind

   – die DB Projekt Verkehrsbau GmbH (PVB) für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die Verkehrsanlagen in Berlin, die NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München und weitere bedeutende Bauvorhaben (alt: Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PB DE) und DBProjekt GmbH Knoten Berlin)

   – die DB Bau Projekt GmbH u. a. für die NBS Köln-Rhein/Main
   (alt: DBProjekt GmbH Köln-Rhein/Main).

Diese Gesellschaften koordinieren die Planungen für die genannten Schienenprojekte und sind für deren Realisierung und Überwachung beim Bau zuständig.

2. Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

2.1 Bundesverkehrswegeplan 1992

In Bundesverkehrswegeplänen wird auf der Basis verkehrsträgerübergreifender Prognosen und Bewertungskriterien das für die Gestaltung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur erforderliche Investitionsvolumen einschließlich der Finanzmittel für Ersatz und Erhaltung dargestellt. Eine Einordnung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte wird entsprechend ihren gesamtwirtschaftlichen Bewertungen und ökologischen und raumordnerischen Einschätzungen in Dringlichkeitsstufen vorgenommen. Bei der Auswahl und der Feststellung der Dringlichkeit von Investitionen ist bei den Bahnen darüber hinaus ein betriebswirtschaftlicher Rentabilitätsnachweis unabdingbar.

Der derzeit geltende Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP ’92) umfasst den Zeitraum 1991 bis 2012. Vorgesehen sind – nach dem Kostenstand von 1991 – Gesamtinvestitionen in Höhe von rd. 540 Mrd. DM, davon rd. 243 Mrd. DM für Neu- und Ausbau und rd. 210 Mrd. DM für Substanzerhaltung und Erneuerung der Schienenwege, Bundesfern- und Bundeswasserstraßen.

Der Anteil der Investitionen in die Bundesschienenwege beträgt rd. 214 Mrd. DM, davon für Aus- und Neubau rd. 118 Mrd. DM und liegt damit erstmals über dem Anteil, der für Bundesfernstraßen vorgesehen ist.

2.2 Überarbeitung Bundesverkehrswegeplanung

Gemäß der Koalitionsvereinbarung zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands und Bündnis ’90/Die Grünen vom 20. Oktober 1998 ist der BVWP ’92 mit dem Ziel zu überarbeiten, Investitionen in die Verkehrswege und Umschlagplätze zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzung für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraße schafft. Des Weiteren soll schrittweise die Angleichung der Investitionsmittel für Schiene und Straße erfolgen. Die derzeit laufende BVWP-Überarbeitung orientiert sich demgemäß an folgenden übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Zielen:

– Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,

– Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,

– Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und natürlichen Ressourcen,

– Reduktion der Emissionen von Lärm,

– Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO_2),

– Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,

– Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,

– Erhöhung der Verkehrssicherheit,

– Förderung der europäischen Integration.

Zur Überarbeitung des BVWP ’92 selbst gehören u. a.:

– Aktualisieren der Prognosen und Daten auf der Grundlage eines Integrationszenarios,

– Modernisieren der Bewertungsmethodik, insbesondere in den Bereichen ökologische sowie raumordnerische Bewertung einschließlich städtebaulicher Effekte,

– Aktualisierung der Kosten erwogener Projekte,

– Schaffung eines realistischen Finanzrahmens.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, entsprechend der Koalitionsvereinbarung den BVWP ’92 zügig zu überarbeiten. Gleichwohl wird die Erarbeitung eines mit den Ländern, den Ressorts und den Verbänden abgestimmten Regierungsentwurfs eines neuen Bundesverkehrswegeplanes bis in die 15. Legislaturperiode hinein andauern. Die parlamentarische Behandlung der entsprechenden Gesetzesentwürfe zur Änderung der Ausbaugesetze für Schiene und Bundesfernstraßen wird sich daran anschließen.

2.3 Bedarfsplan Schiene

Der Bundesverkehrswegeplan ist mit seinen bewerteten Projekten zugleich Grundlage für die jeweils vom Parlament zu verabschiedenden gesetzlichen Bedarfspläne. Das Nähere hinsichtlich Eisenbahninfrastruktur regelt das BSchwAG, welches als Anlage zu § 1 den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält.

Zur Verwirklichung der vorgesehenen Projekte werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen gemäß BSchwAG auf der Grundlage des Bedarfsplans Ausbaupläne in Form von Fünfjahresplänen aufgestellt, die der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung in Wirtschaft und Verkehr Rechnung tragen.

Zur Verwirklichung des mittelfristigen Ausbaus war für den ersten Ausbauplan ein Dreijahresplan (1995 bis 1997) vorgeschrieben.

Im Frühjahr 1997 legte das damalige Bundesministerium für Verkehr den Fünfjahresplan 1998 bis 2002 vor.

Der geltende Fünfjahresplan und das erstmals aufgestellte Investitionsprogramm 1999 bis 2002 wurden aufeinander abgestimmt.

2.4 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

2.4.1 Allgemeines

Um den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 des BSchwAG Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden. Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzmaßnahmen) sind nach § 9 des BSchwAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes zu schließen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung festgelegt wird.

2.4.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen

Die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind im Bedarfsplan als Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ – untergliedert in Einzelmaßnahmen aus Überhang und neue Vorhaben –, Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ und „Länderübergreifende Projekte“ enthalten.

Der Realisierungsstand der Bedarfsplan-Projekte stellt sich wie folgt dar:

Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2000 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

65 576 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang	44 897 Mio. DM,
auf die neuen Vorhaben	20 679 Mio. DM.

Davon betrugen im Geschäftsjahr 2000 die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan

4 835 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang	2 929 Mio. DM,
auf die neuen Vorhaben	1 906 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Jahr 2000 lag – wie in den Vorjahren auch – mit 912 Mio. DM bei den VDE-Projekten. Hierbei standen Streckenausbau, Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h bis 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund.

Wesentliche Investitionen in 2000 wurden auch für die Neubaustrecken Köln–Rhein/Main (1 593 Mio. DM) und Nürnberg–Ingolstadt–München (549 Mio. DM) sowie für die Knotenprojekte Berlin (595 Mio. DM) getätigt.

Für die Neu- und Ausbaubaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der dargestellten Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftspflege zusammen in der Regel zwischen 1 und 2 Mio. DM/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

2.4.3 Bestandsnetz

Neben den Investitionen in Ausbau- und Neubaustrecken werden auf der Grundlage des § 11 BSchwAG (Ersatzinvestitionen) gleichzeitig erhebliche Mittel bereitgestellt, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten und zu verbessern. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz, die sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und geringfügige Erweiterungsmaßnahmen umfassen, entsprachen bisher ca. 40 % der gesamten Investitionsmittel.

Daneben sind für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen im Bundeshaushalt jährlich 100 Mio. DM vorgesehen.

2.4.4 Nahverkehr

Für reine Nahverkehrsvorhaben stellt der Bund insgesamt 3,3 Mrd. DM auf Grundlage des BSchwAG/DBGrG für die Jahre 1995 bis 2002 zur Verfügung. Für die im Rahmen dieser Mittelansätze zu finanzierende Vielzahl von unterschiedlichsten Vorhaben, die die DB AG gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG mit den Ländern abstimmt, wurden so genannte Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossen.

Zudem kommen die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz und die Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen in erheblichem Umfang auch Schienenstrecken des Nahverkehrs zugute.

Damit sind die im BSchwAG/DBGrG festgelegten Quoten mehr als erfüllt. (Nach einer Berechnung des Eisenbahn-Bundesamtes kommen insgesamt über 30 % der Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen dem Nahverkehr zugute).

2.4.5 Investive Altlasten

Der Bund leistet gemäß § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn. Zu diesem Zweck stellt er ab 1994 der DB AG (seit 1999 DB Netz AG und Station und Service AG) – sowohl für Ausbaubaumaß-

nahmen als auch für Maßnahmen des Bestandsnetzes – Zuwendungen für Investitionen zur Angleichung des Schienennetzes und der sonstigen erforderlichen Eisenbahninfrastruktur des Bundes im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbauzustand, die technische Ausstattung und das Produktivitätsniveau des bisherigen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn von insgesamt höchstens bis zu 33 Mrd. DM zur Verfügung.

In den Jahren 1994 bis 2000 wurden investive Altlasten in einem Umfang von rd. 17,5 Mrd. DM u. a. in den Bereichen Bahnübergänge, Brücken, Stellwerkstechnik und Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus beseitigt.

2.4.6 Finanzierungsarten

Leistungen nach BSchwAG werden für Bedarfsplanvorhaben vollständig als nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss und für Bestandsnetzvorhaben grundsätzlich als zinsloses Darlehen gewährt. Abweichungen von dieser Regelung sind in Sonderfällen in Abstimmung zwischen Bund und den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes möglich. Zur Förderung der Verbesserung und Sanierung des Bestandsnetzes wurde daher in der so genannten Trilateralen Vereinbarung („Gemeinsame Erklärung ... zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003“) geregelt, dass in den Jahren 2001 bis 2003 neben den Bedarfsplanvorhaben auch die Bestandsnetzvorhaben (Ausnahmen: insbesondere Betriebszentralen, Nahverkehrsvorhaben) grundsätzlich mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen anstelle zinsloser Darlehen finanziert werden. Zuwendungen für den Abbau investiver Altlasten werden als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse gewährt.

2.4.7 Investitionsprogramm 1999 bis 2002

Im Zuge der Konsolidierung des Bundeshaushaltes und zur Sicherstellung der Kontinuität der Planungs- und Bauinvestitionsprozesse wurden alle laufenden Vorhaben bei Straßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen in einem Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 zusammengefasst. Es umfasst ein Gesamtinvestitionsvolumen von 67,4 Mrd. DM und enthält 44 Vorhaben im Bereich der Bundesschienenwege.

2.4.8 Zukunftsinvestitionsprogramm

Der Bund stellt im Rahmen seines Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) Mittel aufgrund der Zinsersparnisse in Folge der Veräußerung der UMTS-Funklizenzen in Höhe von 6 Mrd. DM im Zeitraum von 2001 bis 2003 zusätzlich für Schienenwegeinvestitionen zur Verfügung. Diese Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo sie regional und bundesweit die höchsten Effekte u. a. hinsichtlich Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Bahnverkehrs im bestehenden Netz bewirken. Insbesondere soll durch die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und durch die Beseitigung von Langsamfahrstellen die Leistungsfähigkeit sowie die Netzqualität des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig gesteigert werden.

3. Berücksichtigung der Belange Behinderter

Gemäß § 2 Abs. 3 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu erleichtern. Diese Generalklausel soll sicherstellen, dass für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit behoben oder gemildert werden.

Zur Ausfüllung dieser Grundsätze werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

– Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit hoher Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen sofort realisiert werden.

– Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit niedriger Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen bei tatsächlichem Bedarf sofort realisiert werden.

– In allen anderen Fällen muss darauf geachtet werden, dass die Nachrüstung mit baulichen Maßnahmen für besondere Personengruppen ohne wesentliche Mehrkosten bei Bedarf, der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall vorliegen kann (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes o. Ä.), möglich ist.

4. Vereinbarungen mit Nachbarländern

Vorhaben im internationalen Zusammenhang machen eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin –)Dresden–Prag–Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz, insbesondere auf der Hauptzulaufstrecke zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) Karlsruhe–Basel, zu schaffen. Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorri-

dor Passau/Salzburg unterzeichnet worden. Auch mit Polen finden Gespräche über länderübergreifende Projekte des Schienenverkehrs statt. Gemeinsam mit Dänemark wird die Möglichkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg–Kopenhagen einschließlich einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt untersucht.

5. Förderung durch die Europäische Union

5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Auf der Grundlage der am 23. Juli 1996 vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes” (Entscheidung Nr. 1692/96) kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützen.

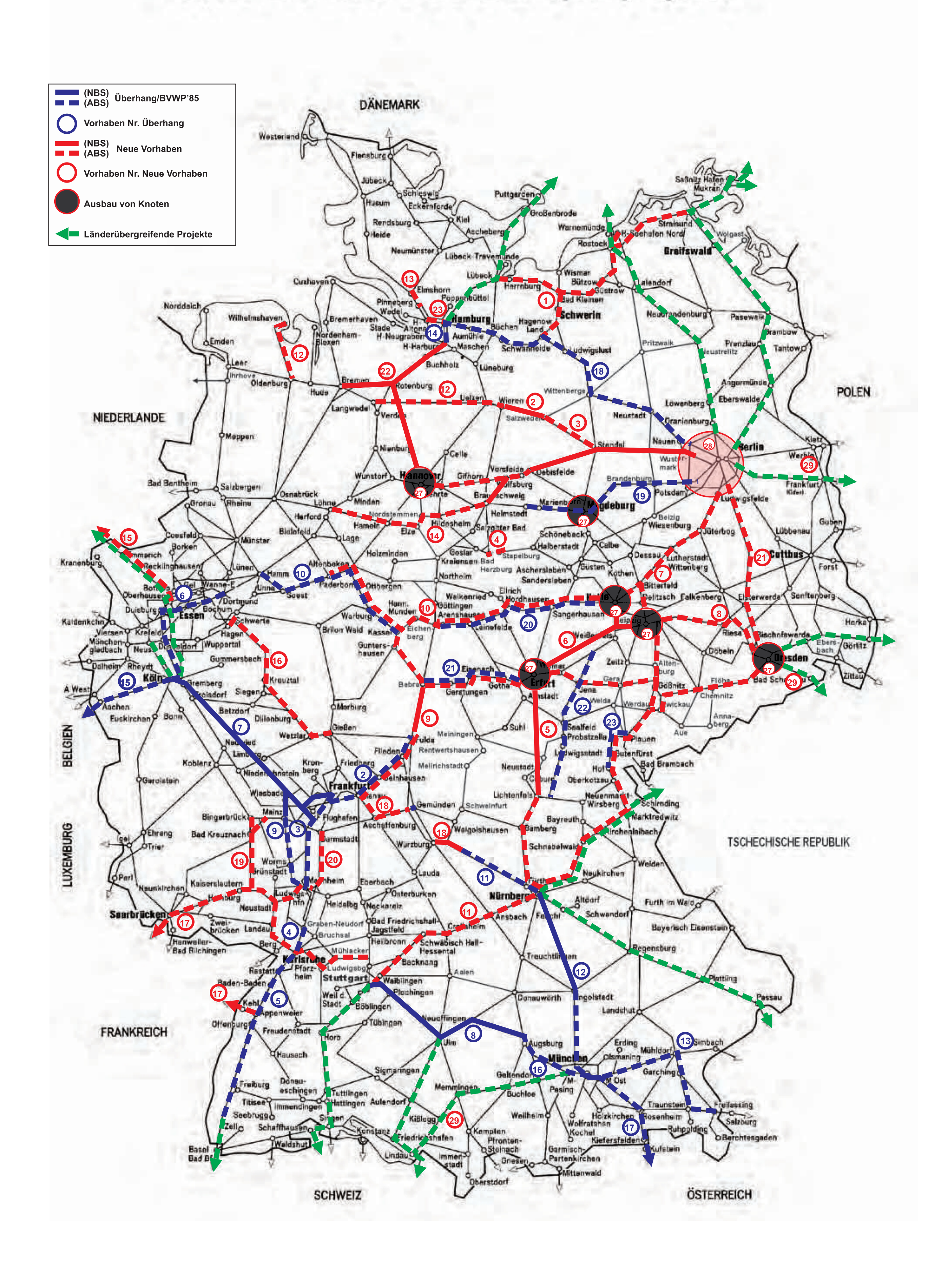
Bis einschließlich 2000 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Vorhaben bewilligt:

1.	Hannover–Berlin	
	Planungsgutachten	1,0 Mio. €
2.	Berlin Friedrichstraße – Hauptbahnhof	9,0 Mio. €
3.	Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin	66,1 Mio. €
4.	Köln–Aachen	20,5 Mio. €
5.	Köln–Rhein/Main	125,8 Mio. €
6.	Grenze D/F–Saarbrücken – Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	5,0 Mio. €
7.	Studie NBS „Stuttgart 21“	3,5 Mio. €
8.	KLV-Vorhaben	
	Großbeeren	5,0 Mio. €
	Halle/Leipzig	rd. 7,7 Mio. €
	Basel	8,0 Mio. €
	Magdeburg-Rothensee	rd. 2,8 Mio. €
9.	Knoten Berlin Nord-Süd-Verbindung	35,0 Mio. €
10.	Nürnberg–Ingolstadt–München	5,0 Mio. €
11.	Berlin–Dresden	10,0 Mio. €
12.	Leipzig–Dresden	10,5 Mio. €

Die Zuschüsse werden entsprechend dem Baufortschritt verausgabt.

5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE-Mittel)

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union. Sein Hauptziel ist die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Union. Zu diesem Zweck unterstützt der 1975 eingeführte Fonds u. a. Infrastrukturmaßnahmen und Unternehmensinvestitionen in Regionen mit wirtschaftlichem Entwicklungsrückstand. In Deutschland wurden bisher überwiegend Programme zur Wirtschaftsförderung von Bund und Ländern unterstützt. Im Jahr 2000 wurde erstmals ein EFRE-Bundesprogramm aufgelegt, mit dem die Verkehrsinfrastruktur des Bundes in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (so genannte Ziel-1-Regionen) gefördert wird. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt. Das EFRE-Bundesprogramm läuft von 2000 bis 2006 mit einem Investitionsvolumen im Schienenbereich von 1,367 Mrd. €. Davon sind 680 Mio. € aus EU-Mitteln vorgesehen.


Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte
(NBS) (ABS) Überhang/BVWP'85
Vorhaben Nr. Überhang
(NBS) (ABS) Neue Vorhaben
Vorhaben Nr. Neue Vorhaben
Ausbau von Knoten
Länderübergreifende Projekte
DÄNEMARK
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUXEMBURG
FRANKREICH
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
TSCHECHISCHE REPUBLIK
POLEN
Flensburg
Kiel
Lübeck
Hamburg
Bremen
Schwerin
Rostock
Stralsund
Greifswald
Wilhelmshaven
Cuxhaven
Emden
Oldenburg
Uelzen
Stendal
Berlin
Potsdam
Frankfurt
Cottbus
Hannover
Magdeburg
Wolfsburg
Braunschweig
Halle
Leipzig
Dresden
Erfurt
Eisenach
Bebra
Fulda
Kassel
Göttingen
Osnabrück
Münster
Hamm
Soest
Dortmund
Essen
Duisburg
Köln
Bonn
Aachen
Siegen
Koblenz
Trier
Wiesbaden
Mainz
Frankfurt
Darmstadt
Mannheim
Saarbrücken
Kaiserslautern
Karlsruhe
Stuttgart
Ulm
Augsburg
München
Nürnberg
Würzburg
Bamberg
Regensburg
Passau
Hof
Plauen
Chemnitz
Görlitz
Freiburg
Basel
Offenburg
Konstanz
Lindau
Kempten
Rosenheim
Salzburg
Kufstein
Garmisch-Partenkirchen
Mittenwald

6. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

6.1 Vordringlicher Bedarf - Überhang -

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	Überhang aus BVWP 1985	
2	ABS Fulda - Frankfurt am Main	
3	ABS Frankfurt am Main - Mannheim, 2. Stufe	
4	ABS Graben-Neudorf - Karlsruhe	
5	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel	
6	ABS Dortmund - Köln	
7	NBS Köln - Rhein/Main	
8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg	
9	ABS Mainz - Mannheim	
10	ABS Dortmund - Kassel	
11	ABS Iphofen - Nürnberg	
12	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München	
13	ABS München - Mühldorf - Freilassing	
14	ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort	
15	ABS Köln - Aachen	
16	ABS Augsburg - München	
17	ABS München - Kiefersfelden	
18	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	VDE 2
19	ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin	VDE 5
20	ABS Eichenberg - Halle	VDE 6
21	ABS Bebra - Erfurt	VDE 7
22	ABS Hochstadt-Markzeuln - Camburg	Lückenschluß
23	ABS Hof - Plauen	Lückenschluß
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe	Dargestellt in -Neue Vorhaben Nr. 24-
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in -Neue Vorhaben Nr. 25-

6.2 Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund	VDE 1
2	ABS Uelzen - Stendal	VDE 3
3	ABS/NBS Hannover - Berlin	VDE 4
4	ABS Bad Harzburg - Stapelburg	Lückenschluss
5	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	VDE 8.1
6	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle	VDE 8.2
7	ABS Berlin - Halle / Leipzig	VDE 8.3
8	ABS Leipzig - Dresden	VDE 9
9	ABS/NBS Hanau - Erfurt	
10	a) ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Chemnitz	
	b) ABS Paderborn - Halle	
11	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	Die Einbeziehung von Bayreuth ist zu prüfen
12	ABS Uelzen - Langwedel / Oldenburg - Wilhelmshaven	Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter
13	ABS Pinneberg - Elmshorn	
14	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen	
16	ABS Hagen - Gießen	
17	ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier	
18	ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen	
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr) - Landau - Karlsruhe	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
20	ABS Darmstadt - Mannheim	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
21	ABS Berlin - Dresden	
22	ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover	
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Eidelstedt	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe	
25	Kombinierter Verkehr, 2. Stufe	
26	CIR - ELKE	Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des "Computer-integrated-railroading"-Syst.
27	Ausbau von Knoten: Halle / Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	
28	Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	
29	Länderübergreifende Projekte Nach Vorliegen der Voraussetzung	Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsrechnung

7. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2000

7.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf - Überhang -

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investition 1) Mio. DM	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 1999 Mio. DM	Ausgaben 2000 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status 2)	Seite
1	Überhang aus BVWP 1985	18.234	17.783,93	285,83	10,15	18.079,91		
2	ABS Fulda - Frankfurt am Main	796	375,12	30,13	0,67	405,92	B	16-17
3	ABS Frankfurt am Main - Mannheim	537	343,68	152,72	4,17	500,57	B	18
4	ABS Graben-Neudorf - Karlsruhe	29	26,60	2,70	0,00	29,30	I	19
5	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel	6.661	915,89	1.182,00	149,83	2.247,72	B	20
6	ABS Dortmund - Köln	112	108,87	2,91	0,81	112,59	I	21
7	NBS Köln - Rhein/Main	10.920	93,70	6.789,19	1.593,13	8.476,02	B	22-23
8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg	5.375	164,01	109,18	0,28	273,46	P	24
9	ABS Mainz - Mannheim	768	16,24	162,66	21,80	200,70	B	25
10	ABS Dortmund - Kassel	1.422	270,90	378,77	68,64	718,31	B	26-27
11	ABS Iphofen - Nürnberg	343	101,21	213,76	6,85	321,82	B	28
12	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München	3.870 3)	0,00	957,42	548,98	1.506,40	B	29-31
13	ABS München - Mühldorf - Freilassing	1.613	23,87	9,96	0,20	34,03	P	32
14	ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort	1.010	524,94	443,37	17,19	985,49	I	33
15	ABS Köln - Aachen	840	39,45	304,98	269,73	614,16	B	34-35
16	ABS Augsburg - München	1.027	3,82	75,12	26,64	105,58	B	36
17	ABS München - Kiefersfelden	63	5,19	47,04	7,43	59,66	B	37
18	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	3.805	960,91	2.571,00	110,26	3.642,17	B	38-39
19	ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin	2.421	1.235,92	1.179,29	5,68	2.420,89	I	40
20	ABS Eichenberg - Halle	501	348,36	164,25	6,16	518,77	I	41
21	ABS Bebra - Erfurt	1.955	741,12	1.015,23	17,59	1.773,93	B	42
22	ABS Hochstadt-Marktzeuln - Camburg	1.321	388,53	701,17	62,76	1.152,46	I	43
23	ABS Hof - Plauen	103	70,16	33,30	0,00	103,46	I	44
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe	777	587,99	25,35	0,00	613,34	I	81
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in - Neue Vorhaben Nr. 25 -						
	Summe - Überhang -	64.503	25.130,41	16.837,31	2.928,93	44.896,65		

1) Grundlage Gesamtinvestition siehe Einzelprojekte
2) P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb
3) Bei diesem Projekt ist mit deutlichen Mehrkosten zu rechnen, die noch nicht abschließend quantifizierbar sind.

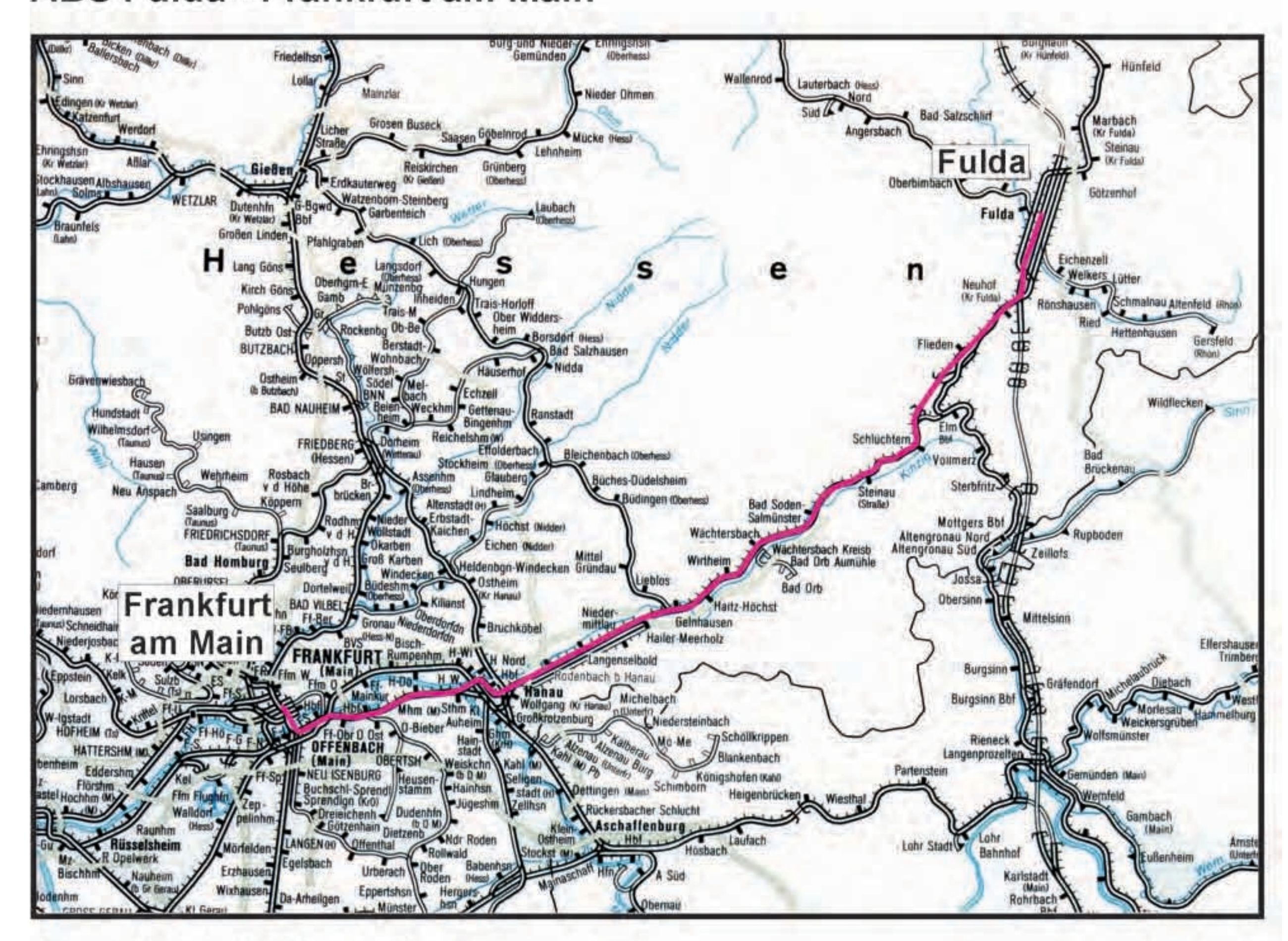
7.2 Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investition [1] Mio. DM	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 1999 Mio. DM	Ausgaben 2000 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status [2]	Seite
1	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund	1.648	93,10	687,59	80,14	860,82	B	45-46
2	ABS Uelzen - Stendal	921	37,40	511,02	45,51	593,93	B	47-48
3	ABS/NBS Hannover - Berlin	5.347	717,80	4.394,02	222,09	5.333,91	B	49-50
4	ABS Bad Harzburg - Stapelburg	56	0,30	56,30	0,00	56,60	I	51
5	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	7.326	224,26	424,41	83,52	732,19	B	52-53
6	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle	4.701	127,81	466,88	127,51	722,20	B	54-55
7	ABS Berlin - Halle / Leipzig	3.000	636,28	2.117,78	102,68	2.856,74	B	56
8	ABS Leipzig - Dresden	1.889	48,85	696,44	111,31	856,60	B	57
9	ABS/NBS Hanau - Erfurt	8.495	1,06	1,17	0,00	2,23	P	58
10	a) ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Chemnitz	665	0,00	69,81	11,21	81,02	B	59-60
	b) ABS Paderborn - Halle	17	0,00	12,52	0,30	12,82	I	61-62
11	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	3.404	20,00	601,06	290,66	911,72	B	63-65
12	ABS Uelzen - Langwedel / Oldenburg - Wilhelmshaven	350	0,67	4,78	0,40	5,85	P	66-67
13	ABS Pinneberg - Elmshorn	383	0,00	17,68	1,31	18,99	B	68
14	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	572	0,92	198,03	6,96	205,90	B	69-70
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen	1.310	1,02	24,01	8,85	33,88	B	71
16	ABS Hagen - Gießen	585	0,00	0,00	0,00	0,00	P	72
17	ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier	905	12,98	68,62	26,91	108,52	B	73-74
18	ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen	1.848	0,00	1,86	2,50	4,36	P	75
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr) - Landau - Karlsruhe	820	0,00	0,00	0,00	0,00	P	76
20	ABS Darmstadt - Mannheim	885	0,00	0,00	0,00	0,00	P	77
21	ABS Berlin - Dresden	1.941	8,75	11,75	3,08	23,58	P	78
22	ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover	2.500	0,00	0,98	0,00	0,98	P	79
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Eidelstedt	210	0,00	0,77	0,00	0,77	P	80
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe	[3]						81
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	2.543	636,11	387,41	23,19	1.046,72	P/B/I	82-86
26	CIR - ELKE	1.022	10,90	221,23	7,14	239,27	B	87
27	Ausbau von Knoten: Halle / Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	3.221	10,89	184,50	65,91	261,30	P/B	88-89
28	Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	9.817 [4]	417,14	4.495,21	595,54	5.507,89	B	90-96
29	Länderübergreifende Projekte							
	a) ABS München - Lindau -Grenze D/A (-Zürich)	80	0,00	0,00	0,50	0,50	P	97
	b) ABS Dresden - Grenze D/C (-Prag)	215	0,00	42,66	71,70	114,35	B	98
	c) ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/P (-Warschau)	618	0,00	68,73	16,93	85,65	B	99
	Summe - Neue Vorhaben -	67.294	3.006,24	15.767,20	1.905,84	20.679,27		
	Summe - Überhang -	64.503	25.130,41	16.837,31	2.928,93	44.896,65		
	Gesamtsumme	**131.797**	**28.136,65**	**32.604,50**	**4.834,77**	**65.575,92**		

[1] Grundlage Gesamtinvestition siehe Einzelprojekte
[2] P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb
[3] Im Betrag des Projektes Nr. 25 enthalten.
[4] Die Gesamtinvestitionen einschließlich Mehrkosten beim Vorhaben Nord - Süd - Verbindung betragen 11.982 Mio. DM.

Teil B (Projektbezogener Teil)

Projekt Nr. 2 - Überhang - ABS Fulda - Frankfurt am Main



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität durch Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte. Dadurch erhebliche Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen
- Bau bzw. Verlängerung von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen
- Bau von acht Linienverbesserungen
- Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik

Aufgrund der Überschneidung mit der Ausbau- und Neubaustrecke Hanau - Erfurt (Neues Vorhaben - Projekt Nr. 9) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die einen mehrgleisigen Ausbau des Abschnittes Fulda - Flieden einschließen.

Noch Projekt Nr. 2 - Überhang - ABS Fulda - Frankfurt am Main

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 104 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 55 Min.
nach Bauende 46 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 796 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für die Vollendung des dreigleisigen Ausbaus im verbliebenen Abschnitt Gelnhausen - Hailer bzw. Gelnhausen Bf läuft ein Planänderungsverfahren, das auch die Lösung der Ersatzwasserproblematik Stadtwerke Gelnhausen und den Ersatz von drei Bahnübergängen beinhalten
- Für die Linienverbesserung Neuhof wird in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung (Neubau der BAB A 66) das Planfeststellungsverfahren vorbereitet
- Das Planfeststellungsverfahren für den Ersatz des Bahnüberganges Heideäckerstraße in Hanau steht vor dem Abschluss

Baubeginn:
1987

Realisierte Maßnahmen:

- dreigleisiger Ausbau Hanau-Wolfgang bis Hailer
- 3 Linienverbesserungen
- 12 Bahnübergänge beseitigt

Bauaktivitäten:
Ausgleichsmaßnahmen und Schallschutzmaßnahmen

Inbetriebnahme:
1991 (1. Baustufe)
Noch offen (2. Baustufe)

Realisierungsstand:
52 %

Projekt Nr. 3 - Überhang -
ABS Frankfurt am Main - Mannheim, 2. Stufe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung der Zentren Rhein/Main und Rhein/Neckar.

Verkürzung der Fahrzeit durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Bau von 10 Linienverbesserungen
- Beseitigung von 30 Bahnübergängen
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Neubau und Verlängerung von Überholungsgleisen
- Linienverbesserung Mörfelden wurde zurückgestellt

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	79 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	39 Min.
nach Bauende	33 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	537 Mio. DM

3. Projektstand

- 9 Linienverbesserungen realisiert
- 19 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Beseitigung BÜ 31 in Biblis
- Beseitigung BÜ 66 in Riedstadt

Baubeginn:
1987

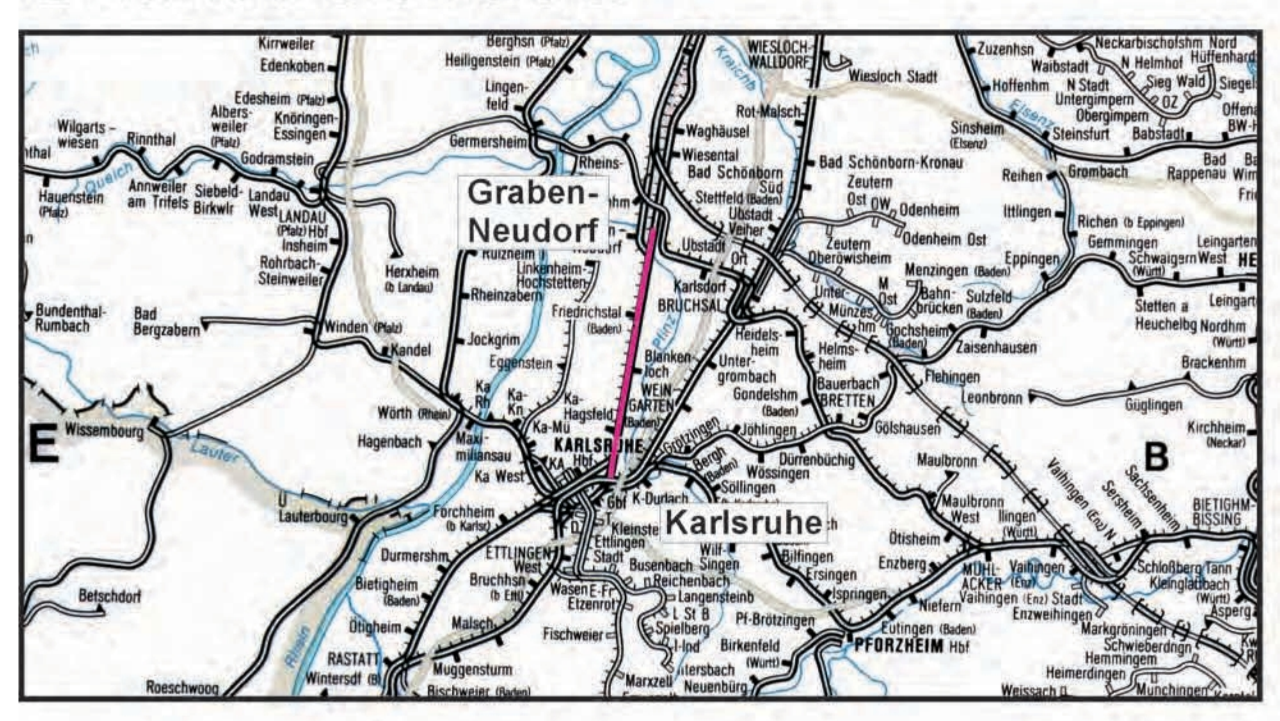
Bauaktivitäten:

- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Ausgleichsmaßnahmen

Inbetriebnahme:
1991 (1. Baustufe)

Realisierungsstand:
94 %

Projekt Nr. 4 - Überhang -
ABS Graben-Neudorf - Karlsruhe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Fahrzeit zwischen den Zentren Mannheim und Karlsruhe.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	21 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	8 Min.
Gesamtkosten:	29,3 Mio. DM

3. Projektstand

Ausbau auf durchgehend 200 km/h und Beseitigung von 11 Bahnübergängen abgeschlossen.

Raumordnung:
Nicht erforderlich

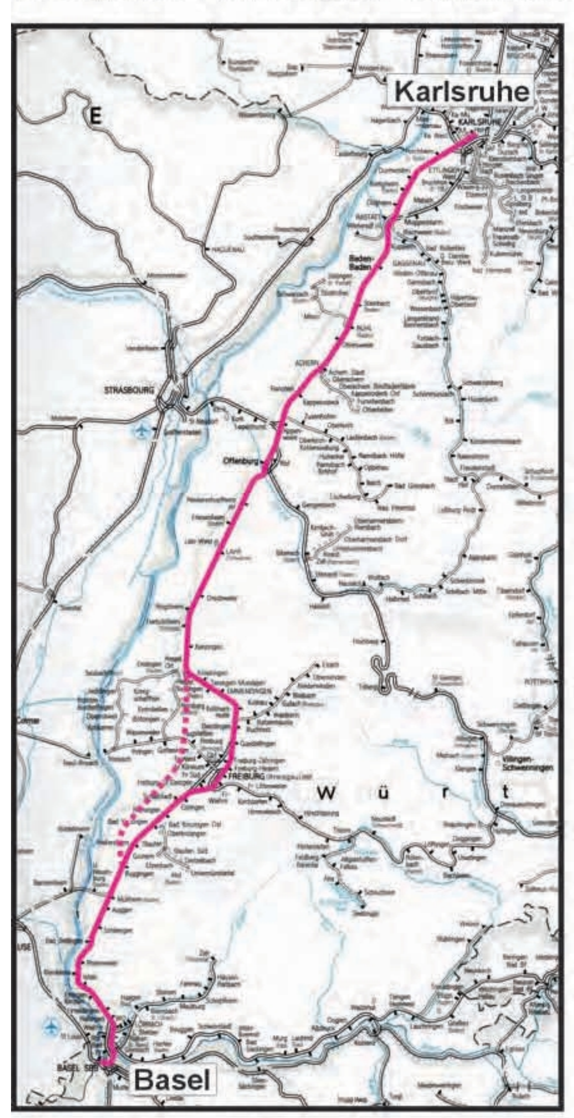
Planfeststellung:
Beschluss vom 18. September 1992

Baubeginn:
1987

Bauaktivitäten:
Abgeschlossen

Inbetriebnahme:
1994

Projekt Nr. 5 - Überhang -
ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zu den Schweizer Alpenübergängen.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf 4 Gleise und Linienverbesserungen
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf 2 Gleisen bis auf 250 km/h
- Bahnübergangsbeseitigungen

Der viergleisige Ausbau des Südabschnittes Offenburg - Basel erfolgt bedarfsorientiert im zeitlichen Versatz zum nördlichen Teil.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird im Südabschnitt zunächst das Pilotprojekt CIR-ELKE realisiert (siehe Projekt Nr. 26 -Neue Vorhaben-).

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	193 km
Karlsruhe - Offenburg	70 km
Offenburg - Basel	123 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS/NBS abgestuft bis	250 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	97 Min.
nach Bauende	66 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 6.661 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen, bis auf Abschnitt Offenburg - Niederschopfheim
(Einleitung vsl. Juli 2001)

Planfeststellung:

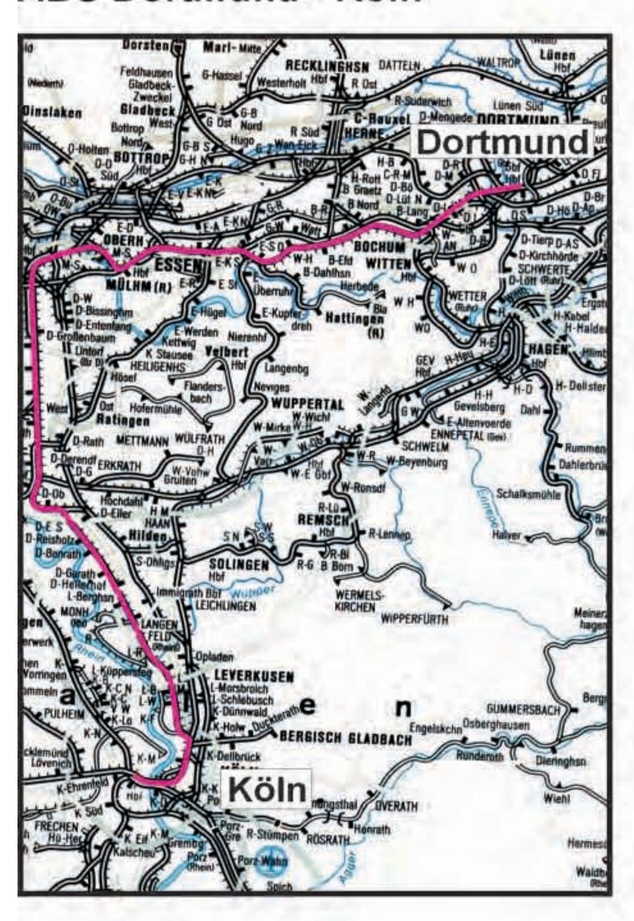
- Abschnitt Karlsruhe - Rastatt (Tunnellösung) festgestellt
- Abschnitt Rastatt - Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen - Eimeldingen eingeleitet, Abschluss vsl. Mai 2002
- Abschnitt Haltingen - Weil/Rhein eingeleitet, Mai 2000

Baubeginn:
Dezember 1987

Bauaktivitäten:
Abschnitt Rastatt Süd - Offenburg im Bau

Realisierungsstand:
33 % (Gesamtprojekt)

Projekt Nr. 6 - Überhang - ABS Dortmund - Köln



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitserhöhung auf durchgehend 160 km/h, abschnittsweise auf 200 km/h
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Bau von 750 m langen Überholungsgleisen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Gesamtkosten:	112,6 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

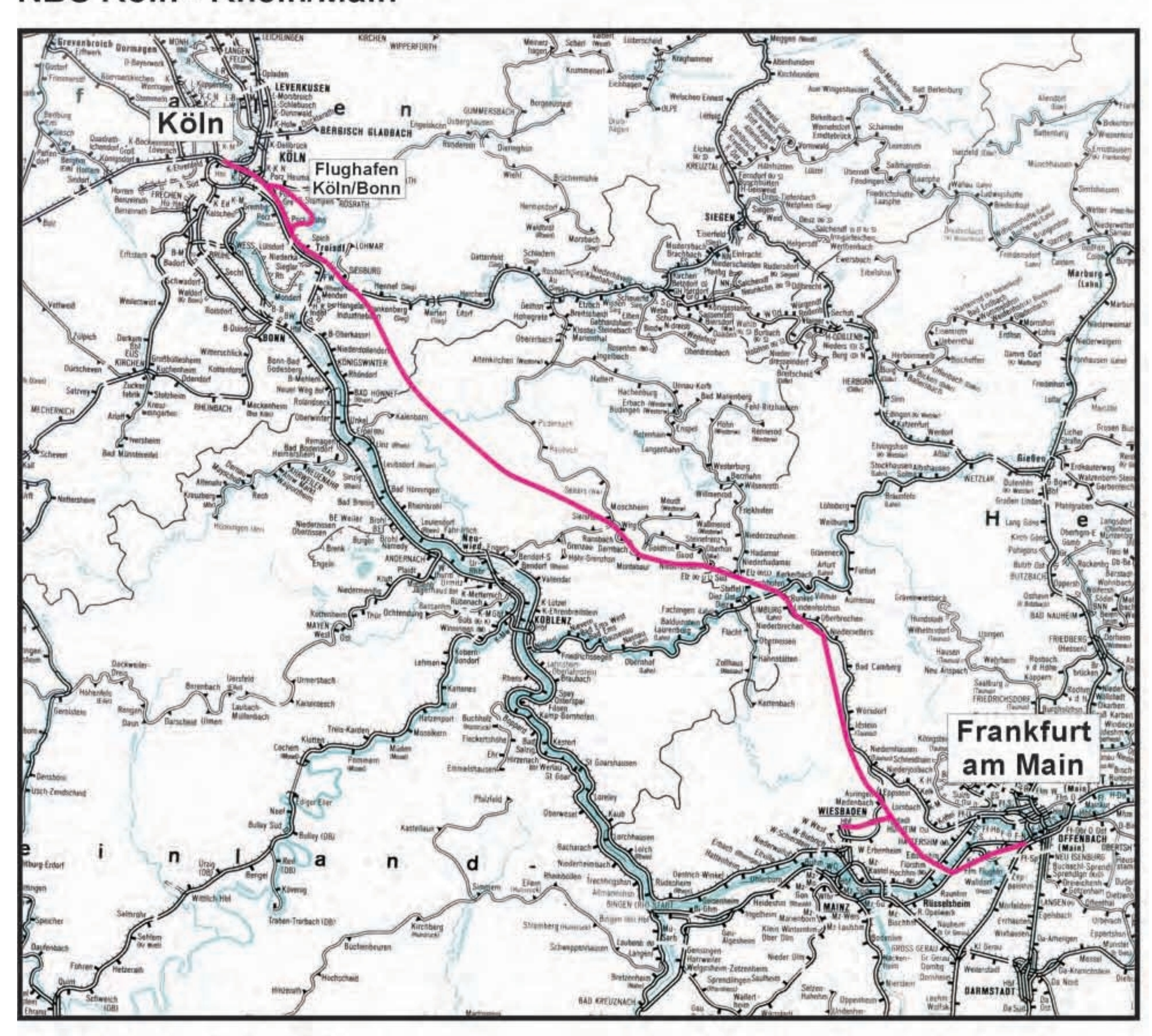
Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
April 1988

Bauaktivitäten:
Abgeschlossen

Inbetriebnahme:
Juni 1991

Projekt Nr. 7 - Überhang - NBS Köln - Rhein/Main



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen zwischen Rhein/Ruhr und Rhein/Main/Neckar durch den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs und Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr im Rheingraben.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 300 km/h zwischen Siegburg und Frankfurt am Main - Flughafen
- Anbindung der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz
- Direkte Verbindung zur Ausbaustrecke nach Mannheim
- Neubau der Unterwegsbahnhöfe Limburg, Montabaur und Siegburg und Anschluss des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main
- Bau der Flughafenspange in Köln zum Anschluss des Flughafens Köln/Bonn (Finanzierung aus Bonn/Berlin - Ausgleich)

Noch Projekt Nr. 7 - Überhang - NBS Köln - Rhein/Main

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	177 km
Baulänge: (einschl. Flughafenanschluss Köln/Bonn)	219 km
Tunnel:	
Anzahl	30
Länge	47 km
Talbrücken:	
Anzahl	18
Länge	6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 - 300 km/h
Fahrzeit (Köln - Frankfurt am Main):	
vor Baubeginn	134 Min.
nach Bauende	58 Min.
Fortgeschriebene Gesamtkosten:	10.920 Mio. DM
Bundesanteil (Höchstbetrag) Gemäß Finanzierungsvereinbarung:	7.750 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Die 6 Raumordnungsverfahren in Nordrhein-Westfalen (1), Hessen (4) und in Rheinland-Pfalz (1) sind abgeschlossen.

Planfeststellung:

Die Planfeststellungsverfahren in Nordrhein-Westfalen, Rheinland Pfalz und Hessen sind abgeschlossen.

Baubeginn:

Dezember 1995

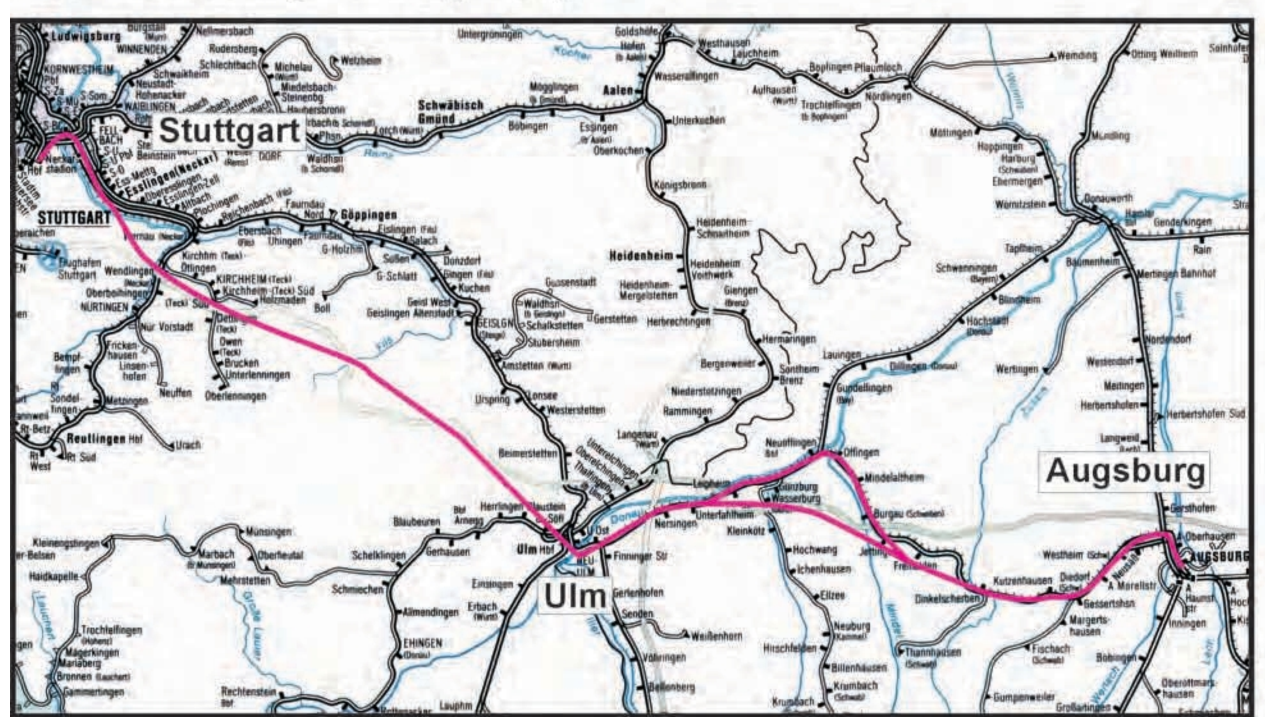
Inbetriebnahme:

- Abschnitt Flughafenbahnhof Frankfurt am Main
  Mai 1999
- Abschnitt NBS Köln - Frankfurt am Main/ Flughafen
  Mitte 2002

Realisierungsstand:

85 %

Projekt Nr. 8 - Überhang - ABS/NBS Stuttgart - Augsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr.
Die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der Ausbau Ulm - Augsburg auf 200 km/h.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:		166 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		
	NBS	250 km/h
	ABS	200 km/h
Fahrzeit:		
	vor Baubeginn	93 Min.
	nach Bauende	60 Min.

Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan (Stand 1. Januar 1997): 5.375 Mio. DM

3. Projektstand

Stuttgart - Neu-Ulm (KM 306)

Raumordnung:

- Verfahren zwischen Wendlingen und Ulm im September 1995 abgeschlossen
- Verfahren für Abschnitt Stuttgart - Wendlingen im September 1997 abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für den Abschnitt Kirchheim - Weinheim - Aichelberg im August 1999 abgeschlossen
- Für Neu-Ulm 21 im März 1999 eingeleitet. Erörterung war am 20. Dezember 1999

(Neu-Ulm) km 82,749 - Augsburg (KM 207)

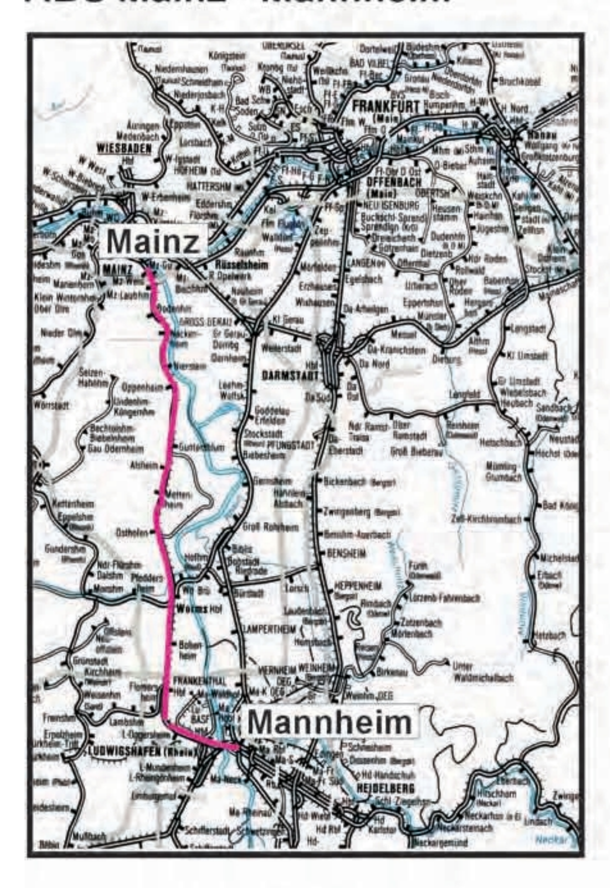
Raumordnung:

Verfahren Neu-Ulm - Dinkelscherben noch nicht eingeleitet (Trassenentscheid fehlt)

Planfeststellung:

Streckenabschnitt km 81,000 - 82,749 im Projekt Neu-Ulm 21 enthalten

Projekt Nr. 9 - Überhang - ABS Mainz - Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/Ludwigshafen durch Verkürzung der Reisezeiten und Erhöhung der Kapazität.

Geplante Maßnahmen:

- Umbau Bahnhof Mainz Hbf mit höhenfreier Einfahrt von Wiesbaden auf der Nordseite des Bahnhofes
- Bau eines zweiten zweigleisigen Tunnels zwischen Mainz Hbf und Mainz Süd
- Beseitigung von 25 Bahnübergängen zwischen Mainz Süd und Ludwigshafen
- Bau einer neuen zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit Anpassung der Bahnhöfe. Diese Maßnahme wird zusammen mit dem Nahverkehrsvorhaben Nahschnellverkehr Rhein-Neckar realisiert

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz - Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen - Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	40 Min.
nach Bauende	35 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	768 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung: Abgeschlossen

Planfeststellung:

- für das Überwerfungsbauwerk Mainz Nord, den neuen Mainzer Tunnel, die Bereiche Guntersblum, Ludwigshafen, Rheinbrücke und Mannheim Hbf abgeschlossen
- Bereich Bobenheim/Roxheim, Frankenthal und Oggersheim eingeleitet

Baubeginn: Mai 1995

Bauaktivitäten:

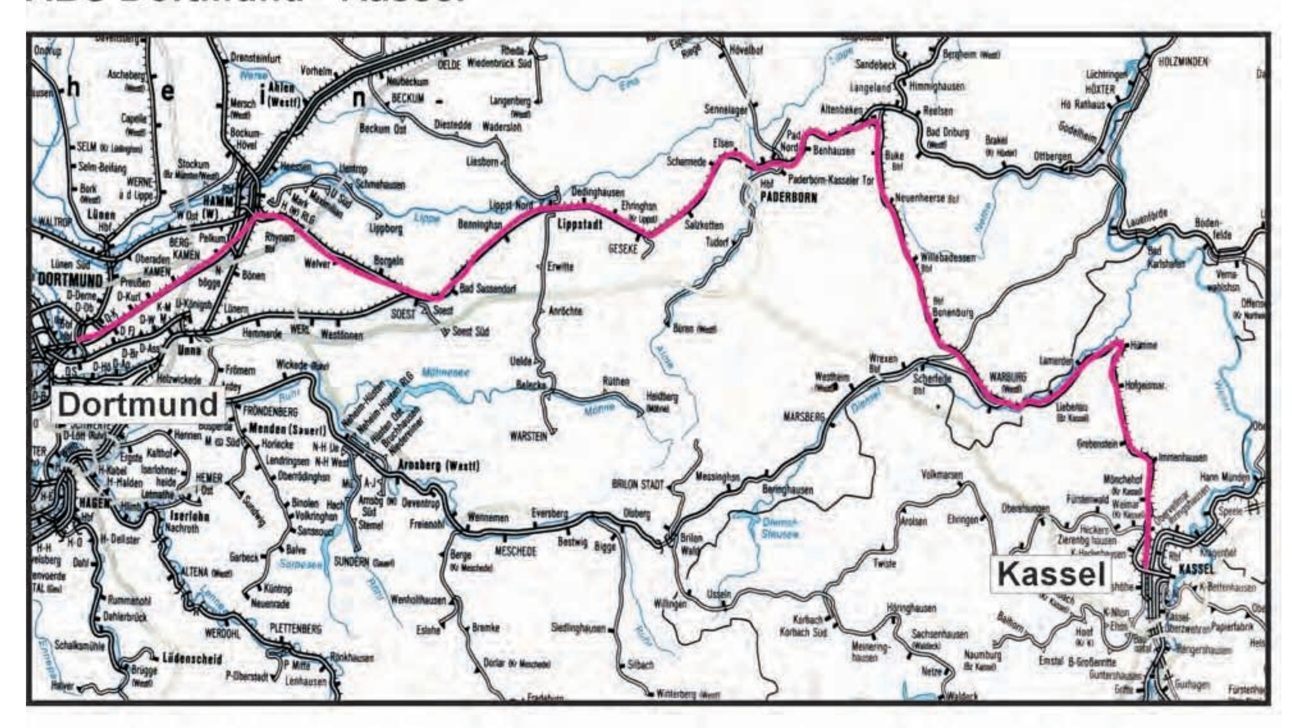
- Neuer Mainzer Tunnel seit Februar 1998, (Tunneldurchschlag am 25. Mai 2000). Im Rohbau fertiggestellt
- mehrgleisiger Ausbau im Bereich Ludwigshafen Mitte seit April 1998

Inbetriebnahme:

- Mainz Hbf (Bahnsteig 4) September 1996
- 5 Bahnübergänge beseitigt
- Rheinbrücke (Stahlbau) fertiggestellt September 1999
- Neuer Mainzer Tunnel (vsl. 2003)

Realisierungsstand: 35 %

Projekt Nr. 10 - Überhang - ABS Dortmund - Kassel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel.

Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm - Paderborn
- Bau von Linienverbesserungen
- Umfahrung des hangrutschgefährdeten Abschnittes im Bereich Neuenheerse
- Umfahrung Hümme

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	
vor Ausbau	215 km
nach Ausbau	210 km
Baulänge:	
Dortmund - Paderborn	108 km
Paderborn - Kassel	102 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	140 Min.
nach Bauende	100 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.422 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 10 - Überhang - ABS Dortmund - Kassel

3. Projektstand

3.1 Abschnitt Dortmund - Paderborn

Planungsstand:

Die Bauaktivitäten waren ursprünglich in 23 Teilmaßnahmen zusammengefasst; 5 wurden zunächst zurückgestellt. Von den übrigen 18 Maßnahmen sind 15 abgeschlossen. Die Fertigstellung der restlichen Maßnahmen ist abhängig vom Abschluss der BÜ-Beseitigungen

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren waren bei insgesamt 4 Einzelmaßnahmen erforderlich. 2 Verfahren sind rechtskräftig abgeschlossen. Die Verfahren für die Linienverbesserung Soest und Lippstadt wurden zurückgezogen

Baubeginn:

1989

Bauaktivitäten:

Zur Zeit werden die Voraussetzungen für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h geschaffen (Aufhebung BÜ)

Inbetriebnahme:

- Schnellfahrbetrieb im Teilabschnitt Soest - Lippstadt
  Mai 1998
- Elektrische Bahnhofsinsel Soest
  Sommer 2000

3.2 Abschnitt Paderborn - Kassel

Planungsstand:

Gesamtplanung ist für alle Abschnitte abgeschlossen

Raumordnung:

Alle Verfahren abgeschlossen

Planfeststellung:

Paderborn - Kassel 5 Verfahren abgeschlossen, 2 Verfahren eingeleitet bzw. erörtert, 5 Verfahren werden nicht weitergeführt

Baubeginn:

August 1997

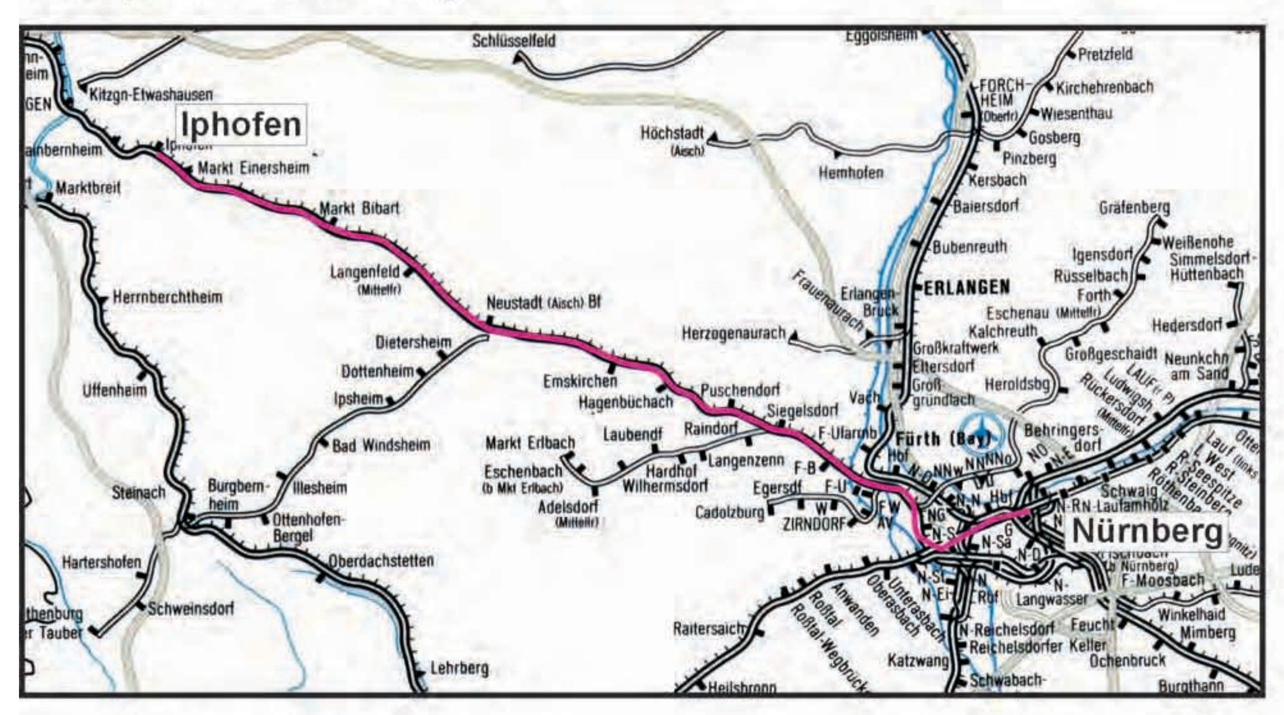
Bauaktivitäten:

Herstellung der Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereiches im Abschnitt Neuenheerse/Willebadessen und Eggetunnel. Hierzu sind 2 Brückenbauwerke, 1 Galeriebauwerk und umfangreiche Erd- und Oberbauarbeiten im Bau

Realisierungsstand (Gesamtprojekt):

50 %

Projekt Nr. 11 - Überhang - ABS Iphofen - Nürnberg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative Verbesserung der Achse Würzburg - Nürnberg und Verbesserung der Anbindung des fränkischen und bayerischen Raumes an die Neubaustrecke Hannover - Würzburg.

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Iphofen und Neustadt (Aisch) durch 12 Linienverbesserungen mit insgesamt 18 km Länge einschließlich Linienzugbeeinflussung. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140 - 160 km/h zwischen Neustadt (Aisch) und Nürnberg durch 3 Linienverbesserungen (7 km Länge).

Beseitigung mehrerer Bahnübergänge, Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs durch Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	70 km
Iphofen - Neustadt (Aisch)	29 km
Neustadt (Aisch) - Nürnberg	41 km

Entwurfsgeschwindigkeit:	
Iphofen - Neustadt (Aisch)	200 km/h
Neustadt (Aisch) - Nürnberg	140 - 160 km/h

Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	30 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	343 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Alle erforderlichen Planfeststellungen sind abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Baubeginn 1990

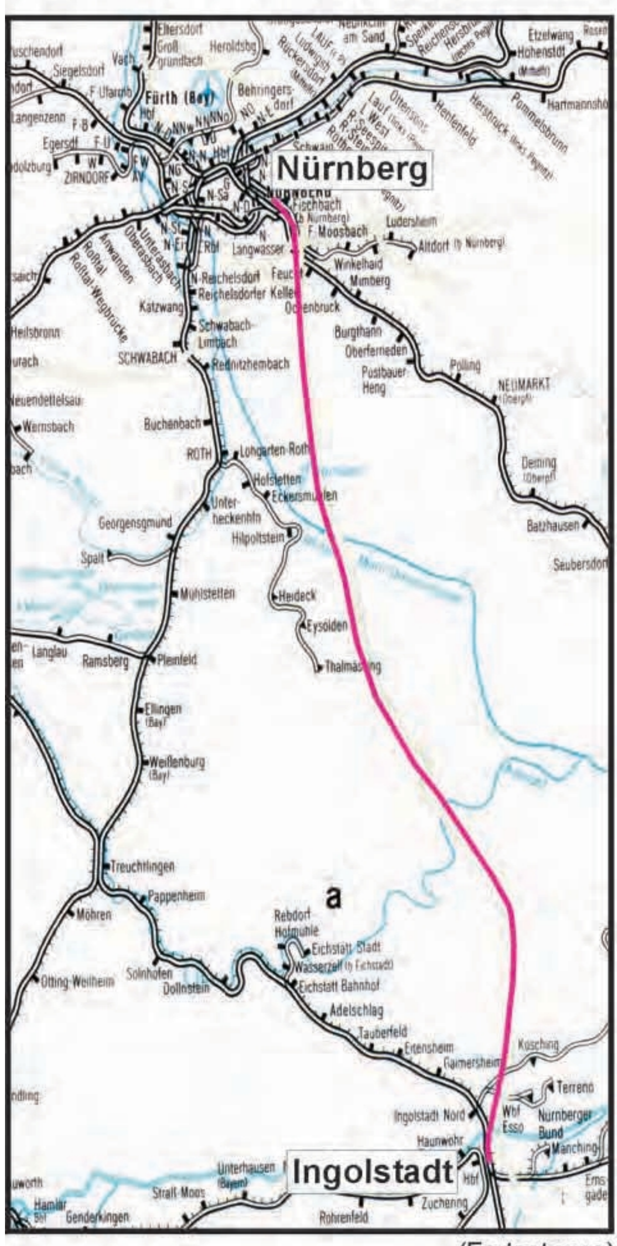
Inbetriebnahme:
Mai 1999

Es sind alle Maßnahmen nahezu abgeschlossen bis auf die derzeit im Bau befindlichen Anpassungen im Ober- und Tiefbau.

Derzeit im Bau:
Oberbau- und tiefbautechnische Anpassungen

Realisierungsstand:
96 %

Projekt Nr. 12 - Überhang - NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Münchens und des südbayerischen Raumes Richtung Norden, Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der Ballungsräume im Korridor Berlin - München bzw. auf der europäischen Achse Berlin - Verona - Mailand.

Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg - München auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg - Ingolstadt

Der Neubauabschnitt Nürnberg - Ingolstadt wird für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg - Nürnberg bis Nürnberg - Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin - München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke Treuchtlingen - Ingolstadt an. Im Stadtbereich Ingolstadt wird die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

ABS Ingolstadt - München

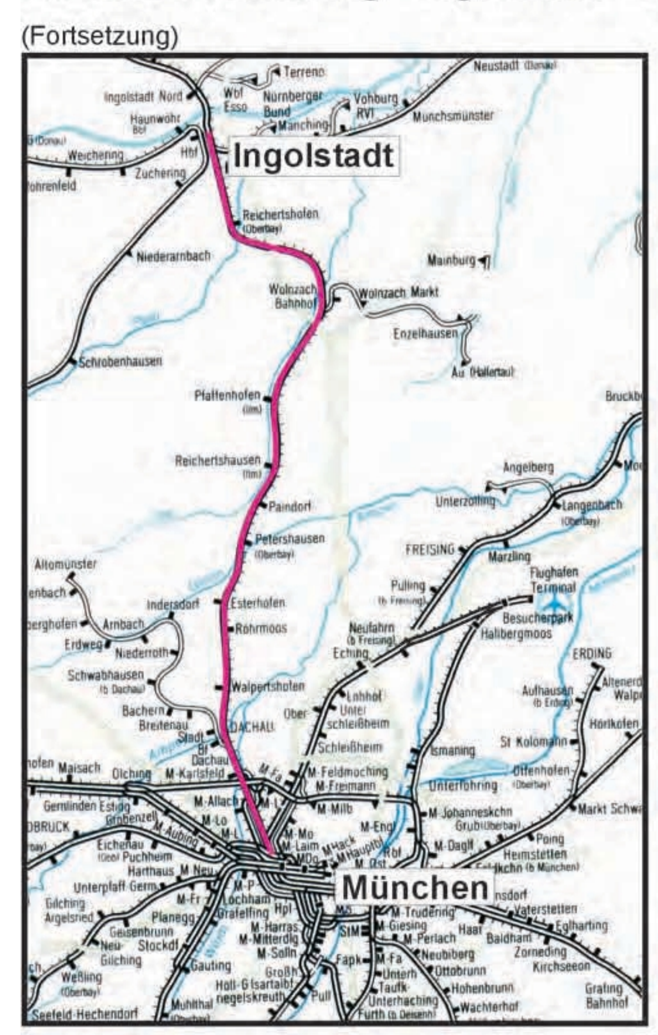
Der Ausbauabschnitt Ingolstadt - München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

- Ingolstadt - Wolnzach (Option bis 200 km/h) 160 km/h
- Wolnzach - Petershausen 190 km/h
- Petershausen - Obermenzing 200 km/h

Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis Obermenzing erfolgt zu 50 % über das Projekt Nr. 12 und zu 50 % über den “S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag” mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

Noch Projekt Nr. 12 - Überhang - NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München

(Fortsetzung)



2. Projektkenndaten

Streckenlänge:		171 km
	Nürnberg - Ingolstadt	89 km
	Ingolstadt - München	82 km
Baulänge:		161 km
	Nürnberg - Ingolstadt	83 km
	Ingolstadt - München	78 km
Tunnel:		
	Anzahl	9
	Länge gesamt	25,7 km
Große Brücken:		
	Anzahl	7
	Länge gesamt	1 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		
	NBS	300 km/h
	ABS	160 - 200 km/h
Fahrzeit:		
	vor Baubeginn	98 Min.
	nach Bauende	63 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):		3.870 Mio. DM

Bei diesem Projekt ist mit deutlichen Mehrkosten zu rechnen, die derzeit noch nicht abschließend quantizierbar sind.

Hinweis zur privaten Vorfinanzierung:

Die NBS/ABS wird im Wege der privaten Vorfinanzierung von der Deutschen Bahn AG vorfinanziert. Der Bund wird die anfallenden zuwendungsfähigen Kosten (incl. Zinsen) bei Inbetriebnahme übernehmen (§ 29 Abs. 2 Haushaltsgesetz 1996). Die Einzelheiten sind in der Finanzierungsvereinbarung vom 19. Dezember 1996 geregelt.

Noch Projekt Nr. 12 - Überhang - NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

NBS: Alle Planfeststellungsverfahren (einschließlich Bahnstromleitung) sind eingeleitet. Die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor. 13 Planänderungsverfahren Feste Fahrbahn wurden eingeleitet, dazu liegt 1 Beschluss vor, der Rest wird in 2001 erwartet. Für diverse Planänderungsverfahren “Brand- und Katastrophenschutz” werden die Beschlüsse in 2001 erwartet.

ABS: Von 16 Planfeststellungsabschnitten liegen derzeit 8 Planfestellungsbeschlüsse mit Bestandskraft vor.
Von 8 Planfeststellungsbeschlüssen werden 3 in 2001, 4 in 2002 und 1 in 2003 erwartet.
Für 7 Abschnitte mit Planänderungsverfahren werden 5 Beschlüsse in 2001 und 2 Beschlüsse in 2002 erwartet.

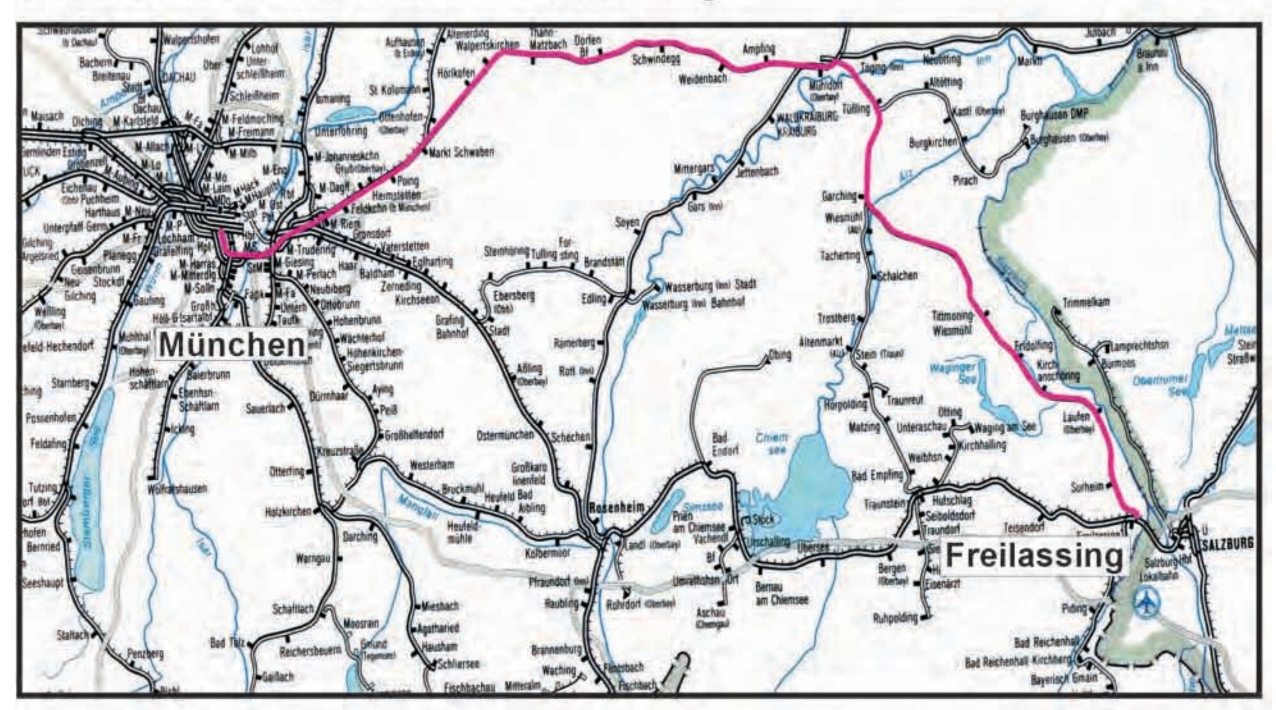
Bauaktivitäten:

NBS: Die Bauarbeiten im Ausfädelungsbereich im Abschnitt Fischbach sind abgeschlossen. Im Sektor Feucht sind sämtliche Kunstbauwerke fertig.
Die Bauarbeiten sind auf der gesamten NBS sowie am Tunnel AUDI und am Bahnhofsumbau Ingolstadt Nord in vollem Umfang begonnen worden.

ABS:

Oktober 1998	Abschluss der Bahnübergangsbeseitigung in Uttenhofen
April 1999	Fertigstellung der Bahnsteigunterführung in Wolnzach
Juli 1999	Beginn der Bauarbeiten im Knoten Ingolstadt (Ingolstadt Hauptbahnhof und Ingolstadt Nord)
September 1999	Fertigstellung der Bahnsteigunterführung in Reichertshausen
Dezember 1999	Fertigstellung Brückenbaumaßnahmen an den EÜ km 34,189 und km 32,452
Januar 2000	Fertigstellung Gleiserneuerung im Abschnitt Paffenhofen - Petershausen
April 2000	Beginn der Baumaßnahmen Bauabschnitt Petershausen - Esterhofen - Röhrmoos
Juli 2000	Fertigstellung Brückenbaumaßnahmen an den SÜ km 33,819 und km 28,000
Dezember 2001	Inbetriebnahme von ca. 20 km Gleis im Abschnitt Petershausen - Röhrmoos

Projekt Nr. 13 - Überhang - ABS München - Mühldorf - Freilassing



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing (Salzburg).

Geplante Maßnahmen:

- Erhöhung der Geschwindigkeit auf konventionell 160 km/h und für NeiTech auf 200 km/h durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen
- Im Abschnitt München Ost - Markt Schwaben werden die ABS-Maßnahmen zusammen mit dem S-Bahn-Ausbau (S 6) realisiert (viergleisiger Ausbau)
- Zunächst teilweise zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Markt Schwaben - Mühdorf, später zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke in mehreren Baustufen
- Elektrifizierung der Strecke ab Markt Schwaben, Beseitigung von Bahnübergängen

Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen über die Fahrzeitreduzierung hinaus auch wesentliche Verbesserungen/Verdichtungen im Regionalverkehr Südostbayerns.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
NeiTech:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	82 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.613 Mio. DM

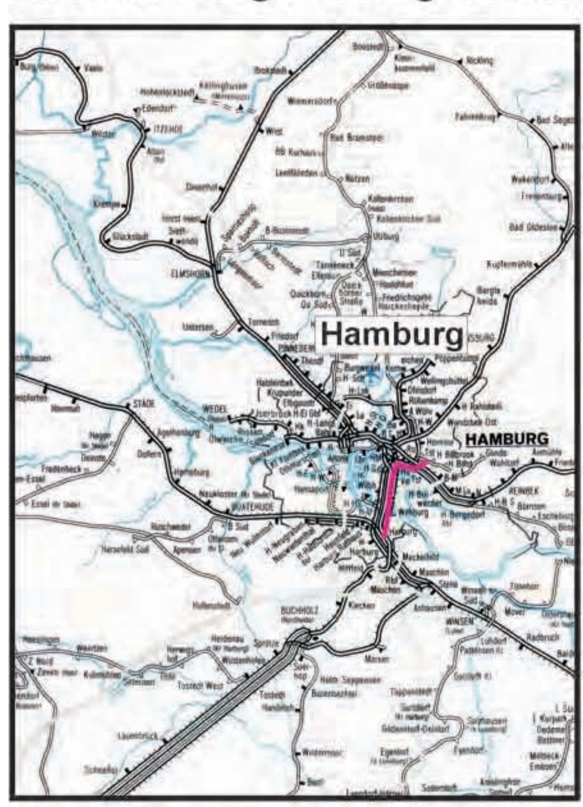
3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Abschnitt Mettenheim rechtskräftig,
6 weitere Verfahren eingeleitet,
seit 1998 ruhen diese Verfahren

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 14 - Überhang - ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Durchlässigkeit im Knoten Hamburg durch die Beseitigung der Engpässe (Unterelbekreuz Hamburg-Harburg, Viergleisstrecke Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf/ Hamburg Hgbf; Wendeanlage Hamburg Hgbf; Hamburg Hbf) mit Beschleunigung des Güterdurchgangsverkehrs durch entfallende Richtungswechsel und Anbindung an die nördliche Güterbahn.
Der Bau von zwei Streckengleisen für den Güternahverkehr vom Rangierbahnhof Maschen bis Hamburg-Wilhelmsburg (Hafen) mit einer neuen Süderelbebrücke sowie der Gleistausch der Personenzug-/Güterzug-Ferngleise zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf ist realisiert. Weiterhin wurden mit dem Umbau des Bahnhofs Hamburg-Harburg der Richtungsbetrieb hergestellt und die Durchfahrgeschwindigkeit erhöht. Der Neubau der Oberhafenkanalbrücke und des Kreuzungsbauwerks in Maschen (Bereich Meckelfeld für Güterzüge der Relation Maschen - Rothenburgsort - Land Schleswig-Holstein (Nördliche Güterbahn)) sind umgesetzt.

Aufgrund der einzelnen Maßnahmen stehen jetzt im Bereich Norderelbe - Hamburg-Harburg vier unabhängige Strecken zur Verfügung:

- Gleichstrom - S-Bahn
- Güterzuggleise für den Durchgangsverkehr vom Rangierbahnhof Maschen nach Hamburg-Rothenburgsort
- Personenzuggleise (V_{max} = 160 km/h)
- Güterzuggleise für die Bedienung des östlichen Hamburger Hafenbereiches

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	18 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	12 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.010 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten: Restarbeiten

Baubeginn: 1989

Inbetriebnahme: Abschnittsweise ab 1993

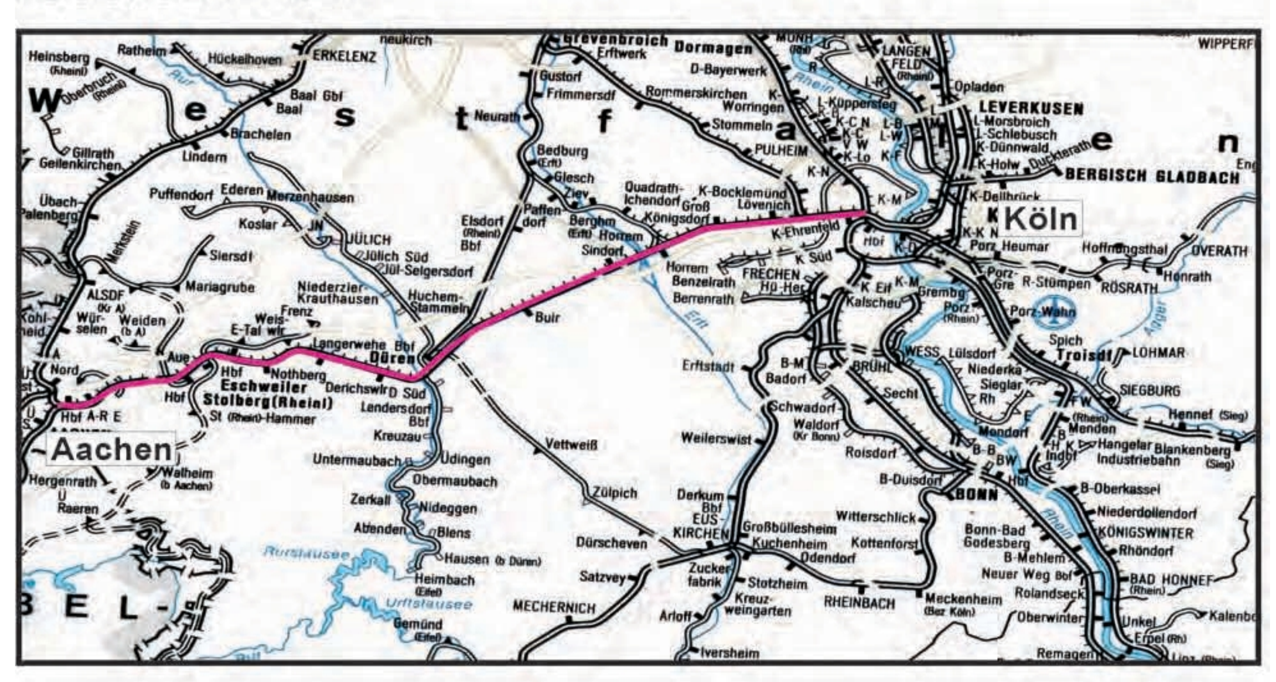
Realisierungsstand: 98 %

Das ESTW Hamburg-Harburg wurde in Betrieb genommen.

Angeschlossen sind die Signalanlagen im Bahnhof Hamburg-Harburg, zwischen Hamburg-Harburg und dem Abzweig Oberhafen so´- wie zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg-Hausbruch.

Die Steuerung des ESTW erfolgt aus der Betriebszentrale in Hannover.

Projekt Nr. 15 - Überhang - ABS Köln - Aachen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln - Aachen ist Bestandteil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL).

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in zwei Bauabschnitten:

  - Bauabschnitt I
    Köln - Düren ab 1996
    Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zu S-Bahn - Gleisen und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen

  - Bauabschnitt II
    Düren - Aachen ab 2003
    Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in der vorhandenen Trasse

- Ausbau der Unterwegsbahnhöfe

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 69 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

Bauabschnitt I, Köln - Düren 250 km/h
Bauabschnitt II, Düren - Aachen 160 bis 200 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 35 Min.
nach Bauende 27 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 840 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 15
ABS Köln - Aachen

3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich, da Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Hauptbahn

Planfeststellung:
Das Projekt ist in 20 Planfeststellungsabschnitte (einschl. ESTW) eingeteilt

Ausbauabschnitt I:
Alle 14 Planfeststellungsbeschlüsse sind rechtskräftig

Ausbauabschnitt II:
Von 6 Planfeststellungsverfahren sind 3 noch einzuleiten
1 Planfeststellungsbeschluss ist rechtskräftig (Langerwehe)

Baubeginn: 1996

Bauaktivitäten:

Ausbauabschnitt I: Köln - Düren
Gemeinsame Realisierung der Ausbaustrecke mit S-Bahn-Linie 13

Baubeginn:

- Bauabschnitt 1:
  Gleisdreieck Köln-Nippes
  August 1996 - fertiggestellt 1999
- Bauabschnitt 2: Ehrenfeld Pbf
  Juli 1999
- Bauabschnitt 3: Ehrenfeld Gbf
  Januar 1999
- Bauabschnitt 4: Lövenich
  Dezember 1997
- Bauabschnitt 5: Frechen - Königsdorf
  August 1998
- Straßenüberführung B 55
  Dezember 1995 - fertiggestellt 1999
- Bauabschnitt 6: Einschnitt
  März 1998
- Bauabschnitt 7: Horrem
  Juni 1999
- Bauabschnitt 8: Sindorf
  Juni 1999
- Bauabschnitt 9: Buir
  September 1999
- Bauabschnitt 10: Düren
  Januar 2000
- EÜ Veldener Str.
  Dezember 1998 - fertiggestellt 2000

Ausbauabschnitt II: Düren - Aachen

Baubeginn:

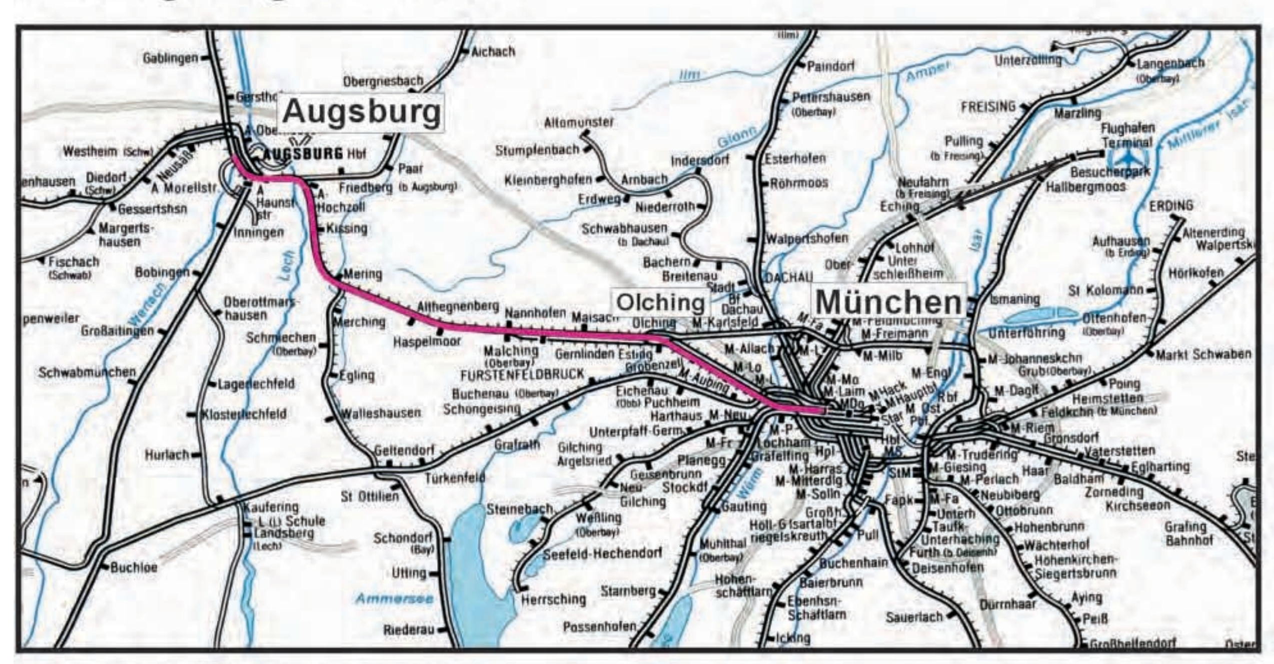
- Bauabschnitt 11: Langerwehe
  Bahnhof Langerwehe wurde als Vorabmaßnahme umgebaut. Es handelt sich um einen Bahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen.
- Schallschutzmaßnahmen
  ab November 1998
- Weitere Maßnahmen in der Vorplanung

Bauabschnittsübergreifend:

- ESTW Köln Ehrenfeld ist fertiggestellt
- ESTW Düren/Langerwehe
  Baubeginn 2001

Realisierungsstand:
40 %

Projekt Nr. 16 - Überhang - ABS Augsburg - München



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland. Die Ausbaustrecke Augsburg - München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris - Budapest.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h
- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching (1. Baustufe Augsburg - Mering)

Durch die vornehmlich kapazitiven, aber auch qualitativen (230 km/h) Veränderungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	62 km
davon viergleisiger Ausbau	43 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	230 km/h
andere Gleise	160 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	30 Min.
nach Bauende	28 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.027 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

- 4 Planungsabschnitte abgeschlossen
- Für 3 Planungsabschnitte liegen die abschließenden Stellungnahmen der Anhörungsbehörde dem Eisenbahn-Bundesamt vor

Baubeginn:
Februar 1998

Bauaktivitäten:
Brücken-, Tiefbau-, Oberbau-, und Schallschutzmaßnahmen in den Planungsabschnitten Augsburg und Kissing

Projekt Nr. 17 - Überhang - ABS München - Kiefersfelden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Mittel- und Südeuropa durch den Ausbau der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner.

Der Ausbau beinhaltet im wesentlichen kapazitive Maßnahmen zwischen Aßling und Kiefersfelden mit:

- Blockverdichtung
- Aus- bzw. Neubau von Überholungsgleisen
- Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge mit neuen Bahnsteigen und behindertengerechten Zugängen
- Ertüchtigung der Oberleitung

Geschwindigkeitserhöhungen sind nicht vorgesehen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

München - Rosenheim	65 km
Rosenheim - Kiefersfelden	32 km

Ausbaumaßnahmen:

- Einzelmaßnahmen in 8 Bahnhöfen
- Streckenausrüstung:
  - Streckenblock Rosenheim - Kiefersfelden je Richtung zwei zusätzliche Blocksignale
  - Oberleitungsertüchtigung zwischen Rosenheim und Raubling

Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan (Stand 1. Januar 1997): 63 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Planungen abgeschlossen

Planfeststellung:
Alle Verfahren sind abgeschlossen

Baubeginn:
1992

Bauaktivitäten:

- Umbaumaßnahmen in den Bahnhöfen Aßling, Großkarolinenfeld, Ostermünchen, Raubling, Oberaudorf, Fischbach, Brannenburg und Kiefersfelden sind realisiert
- Die Blockverdichtung im Abschnitt Rosenheim - Kiefersfelden ist durchgeführt
- Die Oberleitungsertüchtigung ist abgeschlossen

Realisierungsstand:
95 %

Projekt Nr. 18 - Überhang - ABS Hamburg - Büchen - Berlin



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung von Osteuropa an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle)
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek - Ludwigslust
- Elektrifizierung Nauen - Wittenberge und Ludwigslust - Hamburg Hbf
- Bau elektronischer Stellwerke

Nach der Entscheidung, die Magnetbahn Transrapid nicht zwischen Hamburg und Berlin zu realisieren, sind Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg - Berlin in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen, um weitergehende Fahrzeitverkürzungen zu erreichen. Die DB AG hat die entsprechenden Planungen aufgenommen. Die Realisierung soll bis 2004/2005 erfolgen. Der Bund stellt hierfür von den bisher für den Transrapid vorgesehenen Mitteln 1 Mrd. DM zur Verfügung.

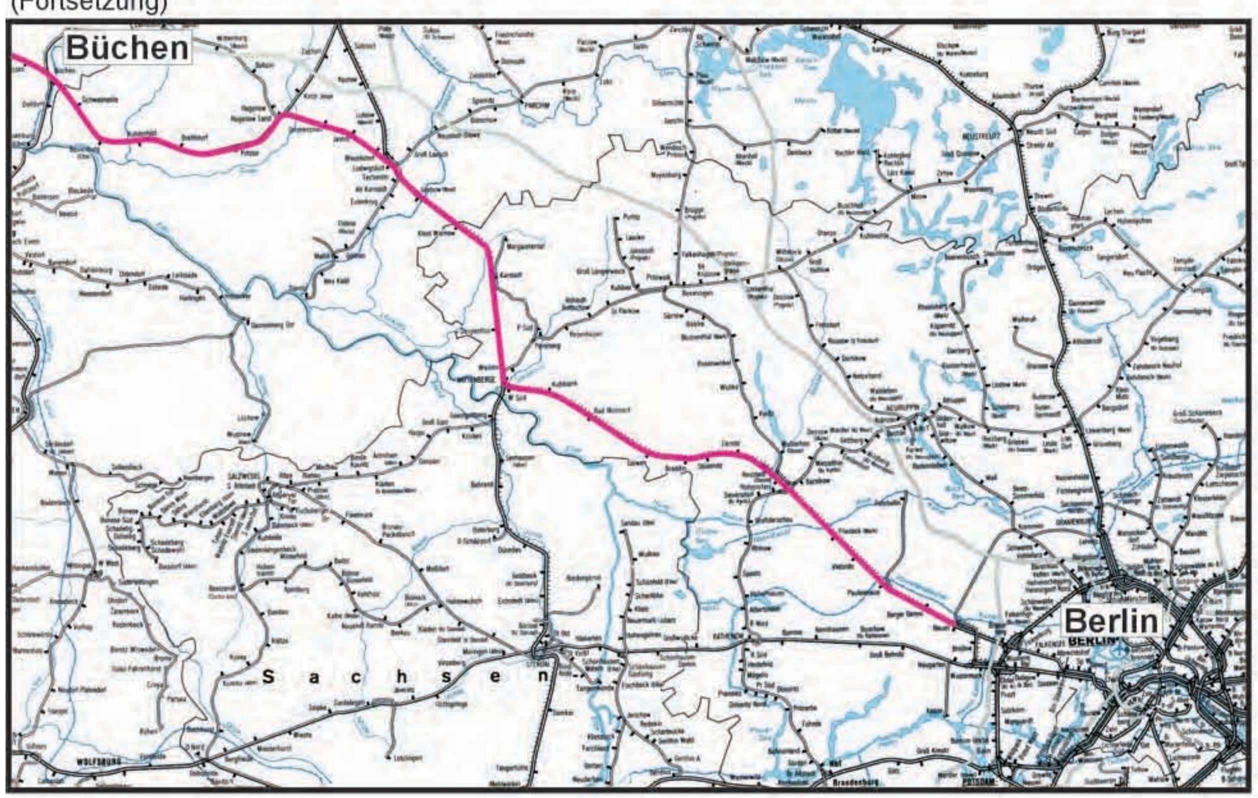
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	254 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
mit überwiegend Option	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	204 Min.
nach Bauende	135 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999): 3.805 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 18 - Überhang - ABS Hamburg - Büchen - Berlin

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Baubeginn:
1991

Bauaktivitäten:

- EÜ Grabauer Straße
- Trennung S- und Fernbahn im Bereich Reinbek - Aumühle

Abschnitt Büchen(a) - Nauen(e):

- Umbau des Bahnhofs Wittenberge
- Bad Wilsnack/BÜ-Beseitigung L10

Geplante Baubeginne in 2001:

- EÜ B 5 Friesack
- EÜ L 05 Brahlsdorf
- Umweltmaßnahmen

Inbetriebnahme:

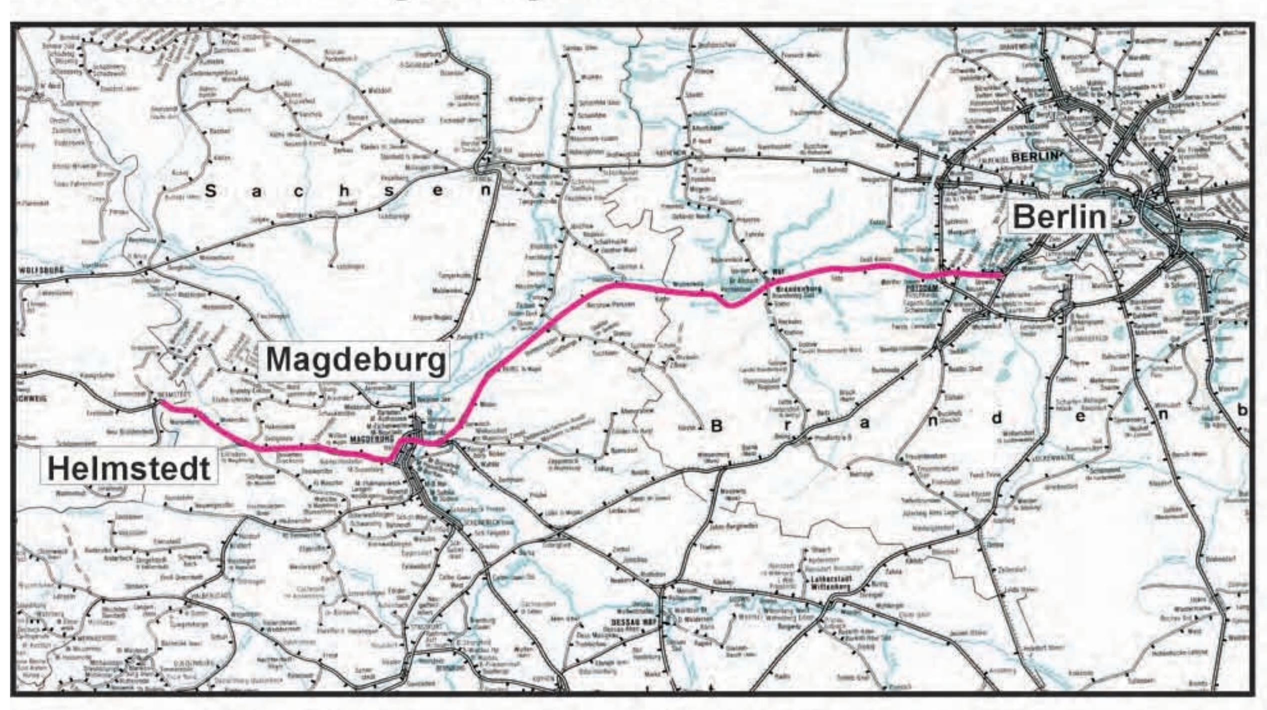
September 1996	Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamburg - Nauen
Juni 1997	Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugverkehrs zwischen Hamburg Hbf und Berlin Zoo, sowie Wiederaufnahme S-Bahn Betrieb bis Reinbek
Juli 2000	Bahnhof Neustadt/Dosse

Geplante Inbetriebnahmen:

Mai 2002	S-Bahn Aumühle-Reinbek
September 2002	Gleis Wittenberge-Kuhblank
2004	Bahnhof Wittenberge

Realisierungsstand:
96 %

Projekt Nr. 19 - Überhang -
ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung der Zentren Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Potsdam, Berlin sowie Verkürzung der Reise- und Transportzeiten und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Durchgehende Elektrifizierung und Ausrüstung mit moderner Signaltechnik (3 Elektronische Stellwerke mit 14 Stellrechnern) und Telekommunikationstechnik.

Ausbau der Strecke:

• Helmstedt - Eilsleben	140 km/h
• Eilsleben - Magdeburg - Sudenburg	160 km/h
• Biederitz - Wildpark	160 km/h
• Wildpark - Potsdam Stadt	140 km/h
• Potsdam Stadt - Griebnitzsee	120 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	163 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	99 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	2.421 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
September 1990

Bauaktivitäten:

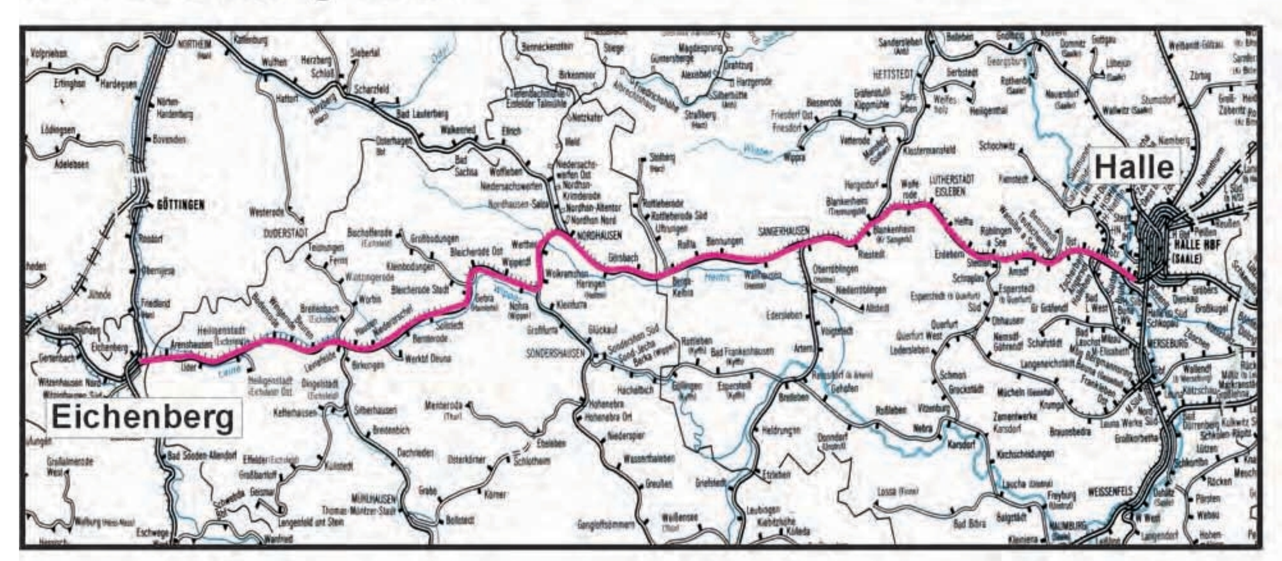
- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen/Grunderwerb
- Sanierung Personentunnel Bf Werder
- Abschluss EKrG-Maßnahmen

Inbetriebnahme:

Mai 1993	Helmstedt - Magdeburg
Dezember 1995	Magdeburg - Berlin

Projektabschluss: 2003

Projekt Nr. 20 - Überhang - ABS Eichenberg - Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und neuen Bundesländern sowie den regionalen Zentren Kassel, Nordhausen und Halle.
Verkürzung der Reise- und Transportzeiten, Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschluss zwischen den Netzen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

Durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung sowie Bau des Elektronischen Stellwerkes Leinefelde.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	170 km
Baulänge:	40 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	
Eichenberg - Leinefelde	25 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	501 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich

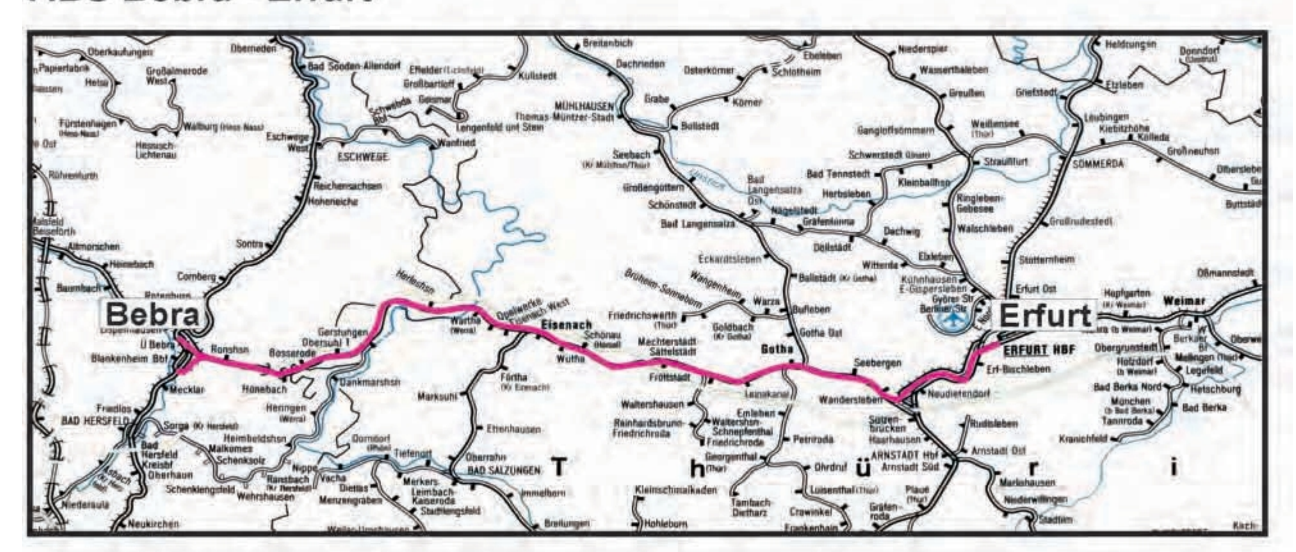
Planfeststellung:
Beschluss rechtskräftig

Baubeginn:
Februar 1993

Bauaktivitäten:
Vorhaben ist fertiggestellt

Inbetriebnahme:
Fahrplanwechsel Mai 1994 für Streckenabschnitt Eichenberg - Leinefelde

Projekt Nr. 21 - Überhang - ABS Bebra - Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung zwischen den alten und neuen Bundesländern, insbesondere der Zentren Kassel/Bebra - Eisenach/Erfurt. Zweigleisiger Wiederaufbau der Strecke Eisenach - Wartha - Gerstungen, Verkürzung von Reise- und Transportzeiten sicherstellen infolge durchgehender Streckenelektrifizierung und Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau des zweigleisigen Abschnitts Gerstungen - Wartha - Eisenach
- Wiederaufbau der Strecke Blankenheim - Faßdorf (Berliner Kurve)
- Neubau des Gothaer Viaduktes
- Profilfreimachung des Hönebach-Tunnels
- Spurplanänderung im Bahnhof Hönebach mit schienenfreien Bahnsteigzugängen in Obersuhl
- Anpassung und Ergänzung von Signalanlagen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit: nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.955 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
April 1990

Bauaktivitäten:
Ausbau des Abschnitts Erfurt-Bischleben - Erfurt Hbf (Westeinfahrt Knoten Erfurt) im Zusammenhang mit VDE 8.1/ Knoten Erfurt

Inbetriebnahme:

Mai 1991	eingleisiger Lückenschluss Gerstungen - Eisenach
September 1992	Zweigleisigkeit Gerstungen - Eisenach
Mai 1995	Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Bebra und Neudietendorf
Mai 1995	Berliner Kurve (Bebra)
Mai 2000	dreigleisiger Abschnitt Neudietendorf - Erfurt-Bischleben für V_{max} = 160/140 km/h

Projekt Nr. 22 - Überhang -
ABS Hochstadt-Marktzeuln - Camburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau des zweiten Streckengleises
- Wiederelektrifizierung zwischen Probstzella und Camburg einschl. Bahnstromversorgung
- Erneuerung der Signalanlagen (Elektronische Stellwerke Kronach und Saalfeld)
- Ergänzend über die Lückenschluß-maßnahme hinaus:
  Ausrüstung der Strecke für Neigetechnik-Betrieb

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	146 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 - 160 km/h
Fahrzeit:	
nach Lückenschluss	153 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.321 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen
(Nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
1991

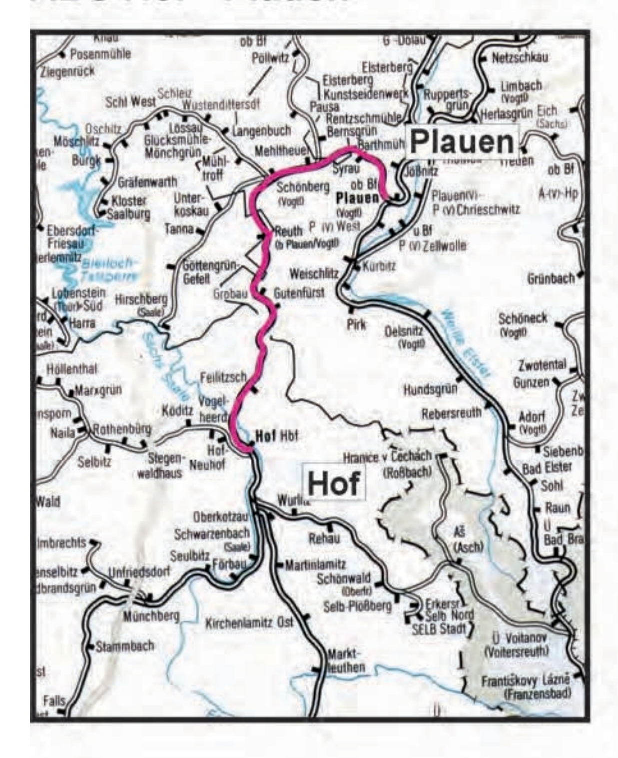
Bauaktivitäten:

- Elektronisches Stellwerk Saalfeld
- Oberbau- und signaltechnische Restarbeiten für die Aufnahme des Neigetechnik-Betriebes

Inbetriebnahme:

Mai 1995	Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Probstzella und Camburg
Mitte 2001	Teilinbetriebnahme ESTW Bf Saalfeld

Projekt Nr. 23 - Überhang - ABS Hof - Plauen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Schwerpunkt ist der Streckenausbau auf 100 km/h und der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	35,6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Fahrzeit:	41 Min.
Gesamtkosten:	103,5 Mio. DM

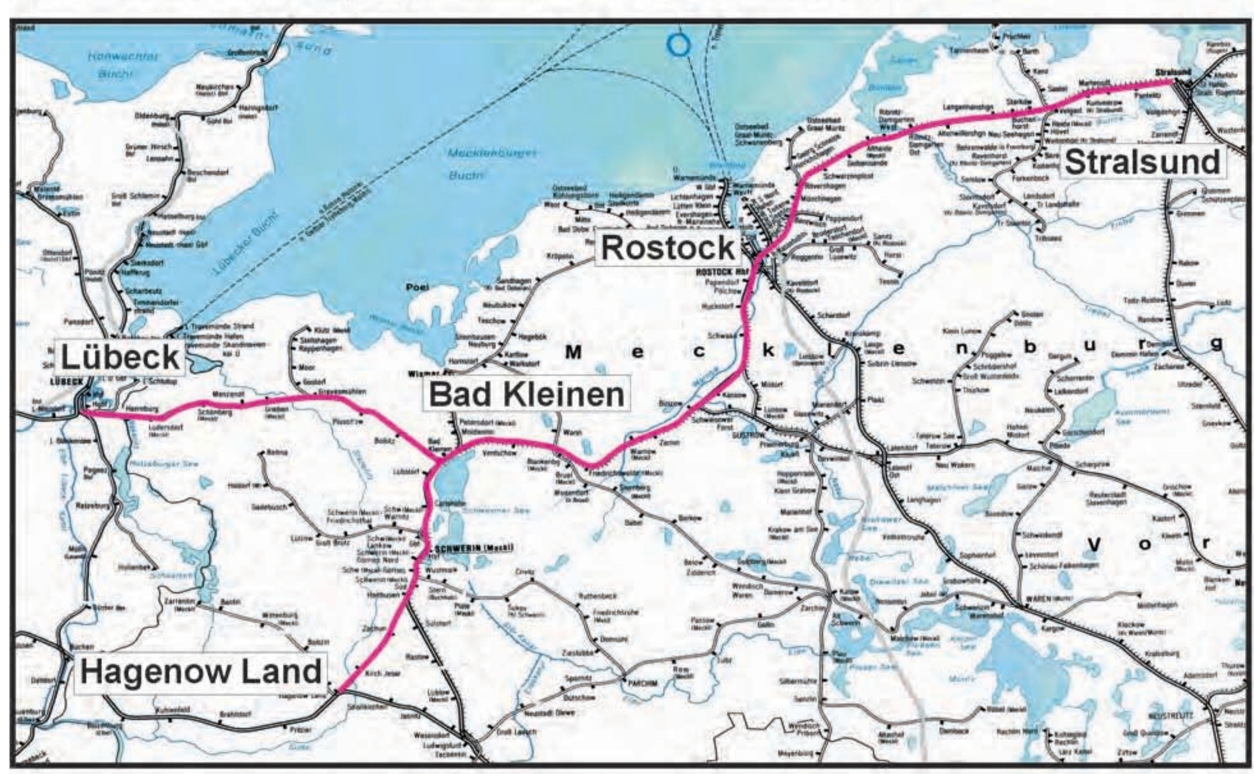
3. Projektstand

Baubeginn:
Oktober 1991

Inbetriebnahme:
Mai 1993

Bauabschluss:
1997

Projekt Nr. 1 - Neue Vorhaben - ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienenachse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Eisenbahnnetz der alten Bundesländer.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg - Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Oberbaus und der Sicherungstechnik

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 242 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
(Mit punktuellen Geschwindigkeitseinbrüchen)

Fahrzeit:
vor Baubeginn 170 Min.
nach Bauende 120 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 1.648 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 1 - Neue Vorhaben - ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Fertiggestellte und in Betrieb genommene Abschnitte:

Jeweils eingleisig ohne Elektrifizierung (vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik):

- Grieben - Grevesmühlen 1,5 km
  Oktober 1993
- Bobitz - Bad Kleinen 7,3 km
  Juni 1996
- Grevesmühlen - Bobitz 13,5 km
  Dezember 1996
- Lübeck - Herrnburg (Büchener Gleis)
  2,0 km
  August 1999
- Herrnburg (a) - Lüdersdorf (e) 2,5 km
  Juli 1999
- Lübeck (a) - Herrnburg (e) 9,6 km
  September 2000

Eingleisig elektrifiziert 160 km/h und ESTW-Technik:

- Stralsund km 0,35 - Velgast - Ribnitz Damgarten West (a) 41,5 km
  Juni 1999
- Warnowbrücke Ost - Rostock Hbf (a)
  0,7 km
  April 2000

Zweigleisig und elektrifiziert, 120 km/h und alte Sicherungstechnik (ohne ESTW):

- Schwerin Hbf - Carlshöhe 5,0 km
  September 1996

Zweigleisig und elektrifiziert, 160 km/h und alte Sicherungstechnik (ohne ESTW):

- Bützow - Abzweig Schwaan 11,3 km
  August 1996
- Warnow - Bützow 9,9 km
  Dezember 1997
- Schwaan Abzweig - Schwaan (a) 1,6 km
  Dezember 1998

Zweigleisig und elektrifiziert, 160 km/h und ESTW-Technik:

- Holthusen - Görries 6,0 km
  Mai 1994
- Hagenow Land - Holthusen 18,0 km
  August 1996
- Schwerin Görries - Schwerin (a) 3,6 km
  (Fertiggestellt)
  Zweigleisige Inbetriebnahme - Mai 2001

In Bau:

- Bf Blankenberg
- Lüdersdorf - Schönberg (a)
- Warnow Brücke Ost - Rostock (a)
  (2. Streckengleis)

Geplante Baubeginne in 2001:

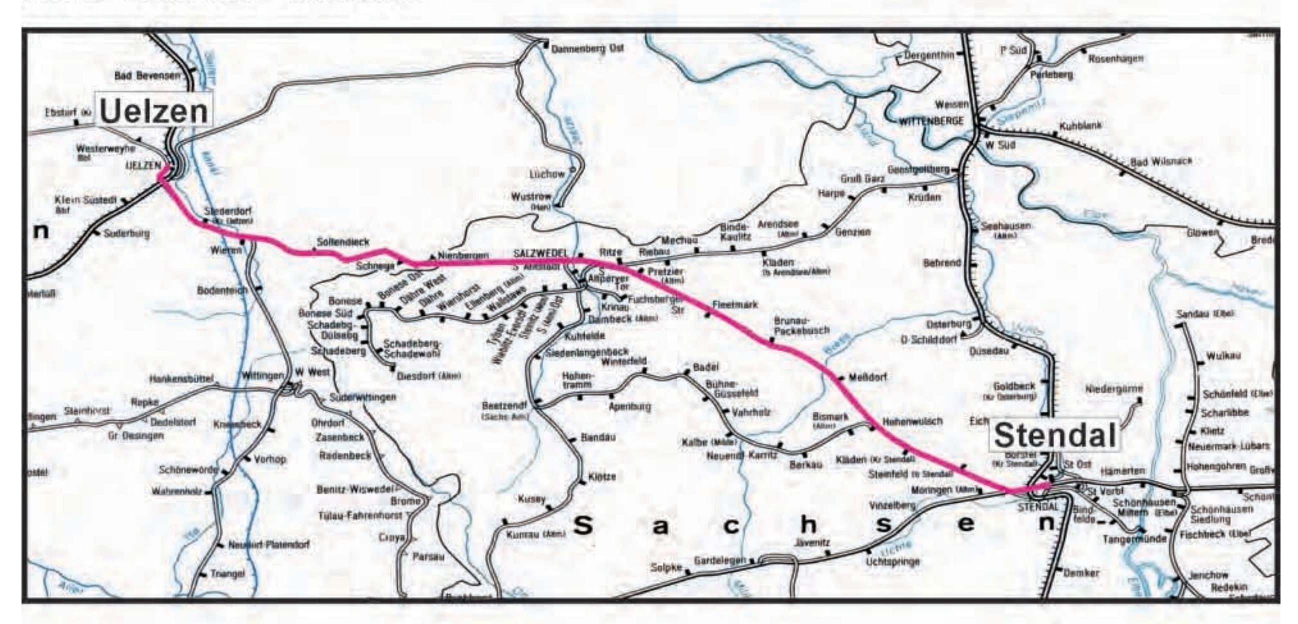
- ESTW Schwerin (Sicherungstechnische Bauzustände Hbf Schwerin)
- Bf Schwerin

Geplante Inbetriebnahmen in 2001:

- Bf Blankenberg
  Dezember 2001
- Lüdersdorf - Schönberg (a)
  Dezember 2001

Realisierungsstand:
54 %

Projekt Nr. 2 - Neue Vorhaben - ABS Uelzen - Stendal



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen sowie der an der Strecke liegenden Zentren, (insbesondere für den Güterverkehr).

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Vermeidung von Kapazitätsengpässen durch den Ausbau für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h.

Geplante Maßnahmen:

Vollständiger zweigleisiger Ausbau bzw. Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke

- 1. Baustufe:
  Eingleisiger elektrischer Ausbau auf 160 km/h
  - Bau bzw. die Verlängerung von Überholungsgleisen
  - Einbau moderner Signal- und Telekommunikationseinrichtungen
  - Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung (einschl. Unterwerk)
- 2. Baustufe:
  Zweigleisiger elektrischer Ausbau

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	113 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn keine durchgehend Verbindung	
nach Bauende	55 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999)	921 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 2 - Neue Vorhaben - ABS Uelzen - Stendal

3. Projektstand

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

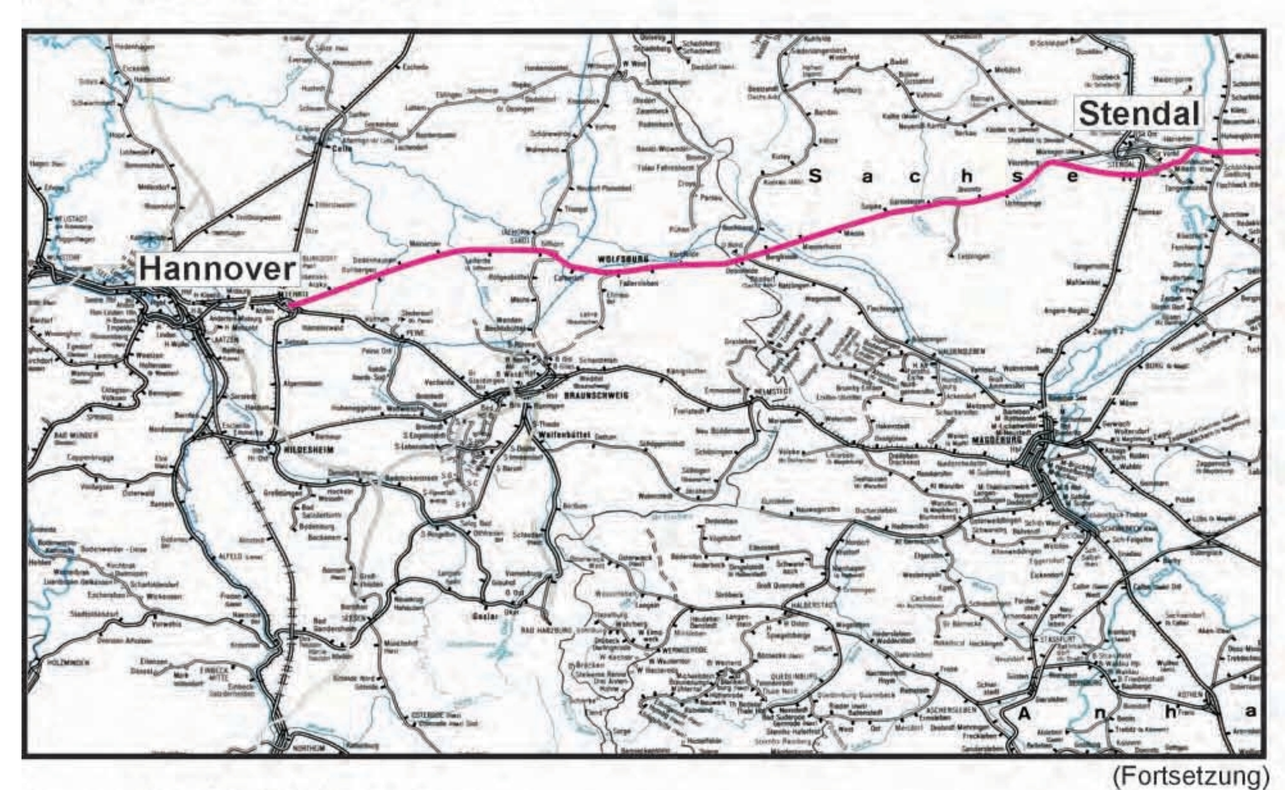
Inbetriebnahme:

August 1996	Stendal - Salzwedel (Dieseltraktion)
November 1997	Bahnhof und ESTW Salzwedel
Dezember 1997	Stendal - Salzwedel Elektrifiziert
August 1998	110 kV-Bahnstromleitung und Unterwerk Pretzier
März 1999	Uelzen Südbereich
Dezember 1999	Gesamtinbetriebnahme Stendal - Uelzen eingleisig elektrifiziert (1. Ausbaustufe)

Realisierungsstand (1. Baustufe):
100 %

Geplante Bauzeit 2. Baustufe
Erfolgt bedarfsgerecht anhand der Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu einem späteren Zeitpunkt

Projekt Nr. 3 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hannover - Berlin



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4 ist Teil der Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes Paris - London - Brüssel - Aachen - Köln - Hannover - Berlin - Warschau - Moskau.

Verbesserung der Verbindung Hannover - Berlin, in der Ost-West-Relation liegender Zentren, insbesondere Rhein/Ruhr-Gebiet zu Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin.

Geplante Maßnahmen:

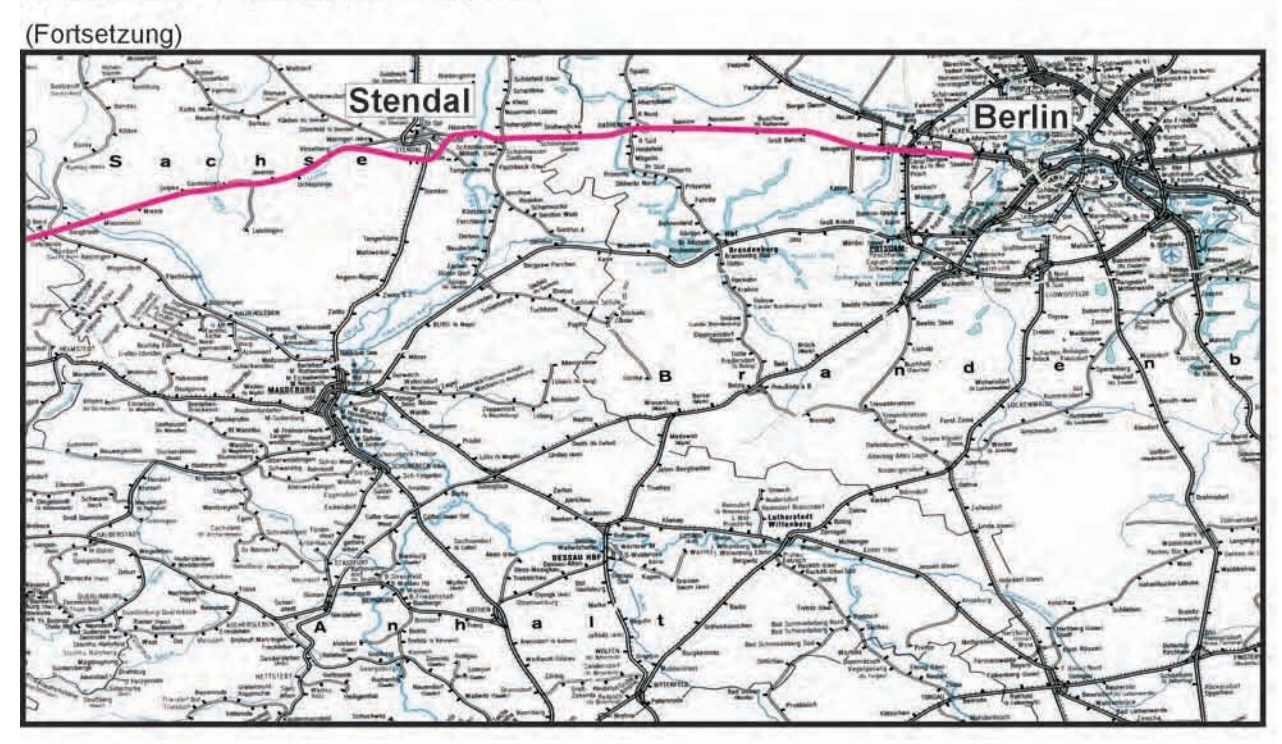
- Drei- / viergleisiger Ausbau Hannover - Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr.
- Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.
- Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Lehrte - Wolfsburg auf 200 km/h und Wolfsburg - Oebisfelde auf 250 km/h.
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h zwischen Oebisfelde und Staaken (mit Ausnahme der Gemeinschaftsstrecke Bamme - Ribbeck 200 km/h) parallel zur ehemaligen eingleisigen Stammstrecke, welche in besonders festgelegten Abschnitten zweigleisig Ausgebaut und elektrifiziert wurde, mit südlicher Umfahrung von Stendal für 250 km/h und zweigleisige Anbindung des Bahnhofs Stendal für 160 km/h.
- Bau eines dritten Gleises zwischen Fallersleben und Oebisfelde.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	263 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover -Lehrte	160 km/h
Durchfahrung Lehrte	120 km/h
Lehrte - Wolfsburg	200 km/h
Wolfsburg - Bamme	250 km/h
Bamme - Ribbeck	200 km/h
Ribbeck - Staaken	250 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (bis Berlin Zoo)	165 Min.
nach Bauende (bis Berlin Zoo)	96 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	5.347 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 3 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hannover - Berlin

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Hannover - Lehrte ab Dezember 1997
- Lehrte - Staaken abgeschlossen bis auf Restarbeiten im Abschnitt Wustermark - Staaken.

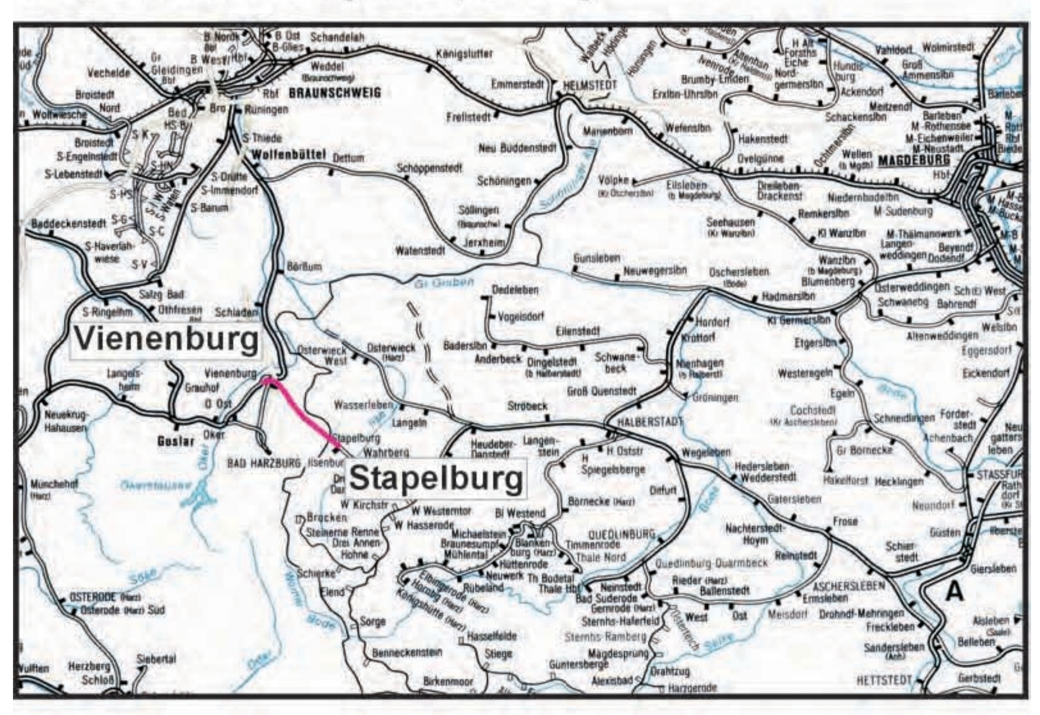
Baubeginn:
1991

Inbetriebnahme:

Mai 1998	Lehrte - Wolfsburg V = 200 km/h Wolfsburg - Stendal V = 250 km/h
September 1998	Stendal - Staaken V = 250 km/h
Mai 1999	Hannover Hbf - Hannover-Tiergarten V = 160 km/h
Oktober 2000	Hannover-Tiergarten - Lehrte V = 160/140 km/h

Realisierungsstand:
93 %

Projekt Nr. 4 - Neue Vorhaben - ABS Bad Harzburg - Stapelburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Lückenschluß im Streckennetz zwischen alten und neuen Bundesländern.

Realisierte Maßnahmen:

- Bau eines 3. Bahnsteiggleises im Bahnhof Vienenburg,
- Wiederaufbau (eingleisig) der ehemaligen Strecke Vienenburg - Halberstadt bis zur Landesgrenze,
- Streckenneubau bis Stapelburg sowie Rekonstruktion des Abschnittes Stapelburg - Ilsenburg.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	13 Min.
Gesamtkosten:	56,6 Mio. DM

3. Projektstand

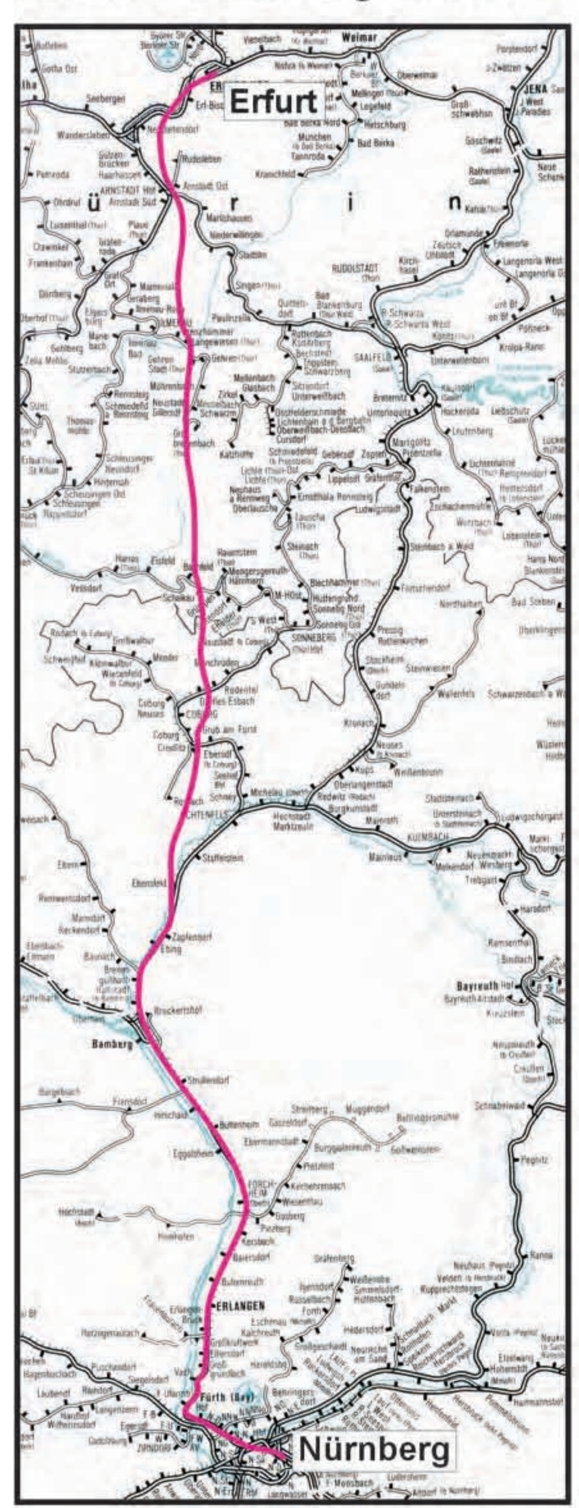
Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Februar 1995

Inbetriebnahme:
Juni 1996

Projekt Nr. 5 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Nürnberg - Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin - München.
Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien - Berlin - München - Verona und gehört zu dem Programm "Transeuropäische Netze der EU"
Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg - Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von 200 km/h
- Neubau der Strecke Ebensfeld - Erfurt für eine Geschwindigkeit von 300 km/h .

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	218 km
davon NBS	122 km
Tunnel (nur NBS):	
Anzahl	22
Länge gesamt	41 km
Talbrücken (nur NBS):	
Anzahl	29
Länge gesamt	12 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (über Fulda)	172 Min.
nach Bauende	66 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	7.326 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 5 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Nürnberg - Erfurt

3. Projektstand

Planfeststellung:

NBS: Für die NBS liegen alle Planfeststellungsbeschlüsse vor. Bis auf den Abschnitt Staffelstein sind alle Abschnitte bestandskräftig.

ABS: Auf der ABS Nürnberg - Ebensfeld sind alle 13 Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Weitere Planfeststellungsverfahren für Einzelmaßnahmen wurden eingeleitet.
Für die Abschnitte Nürnberg Hbf, Nürnberg - Fürth, die Elektronischen Stellwerke Erlangen, Ebensfeld und die Bahnübergangsmaßnahme Bahnhofsstraße Strullendorf liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor.
Weitere vorliegende Planfeststellungsbeschlüsse:
- EBR Trubbach
- BÜ-Ersatzmaßnahme Berliner Ring
- BÜ-Maßnahme Unterleitenbach
Die restlichen Planfeststellungsbeschlüsse stehen noch aus.

Baubeginn:
April 1996 (1. Spatenstich)

Bauaktivitäten 2000:

In Bau:

NBS: Bauabschnitt Arnstadt
Bauabschnitt Erfurt - Land
Bauabschnitt Erfurt - Stadt

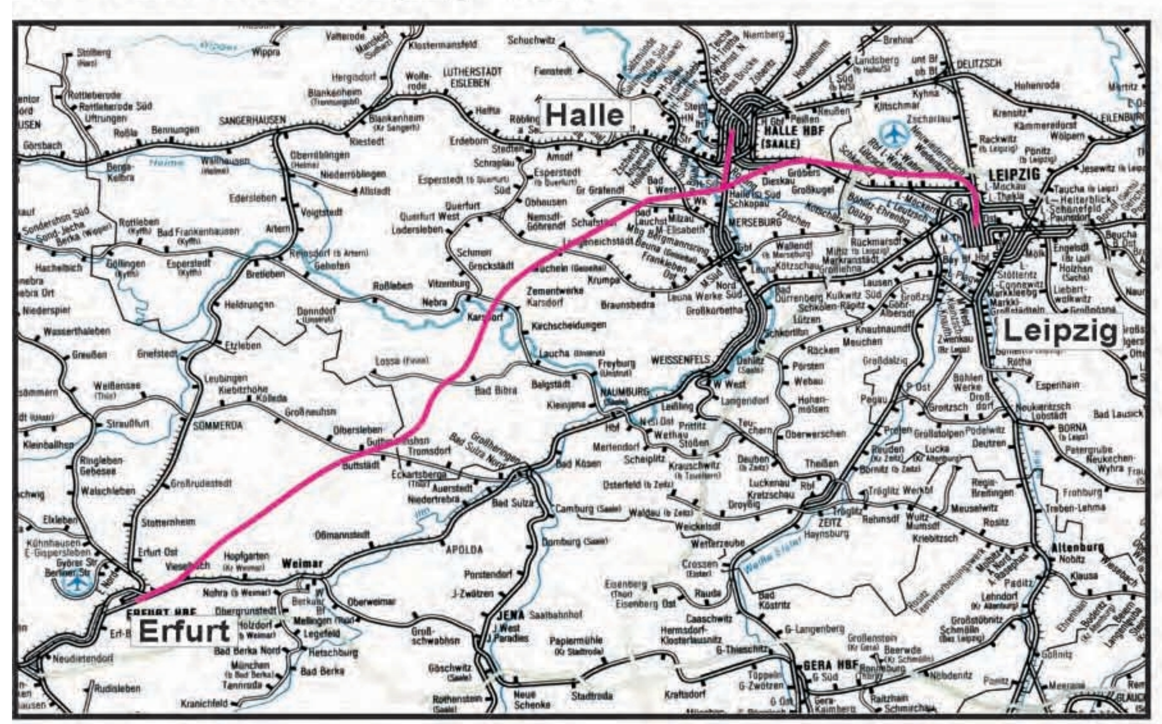
ABS: BÜ - Ersatzmaßnahme Unterleiterbach
BÜ - Ersatzmaßnahme Berliner Ring
Schaltposten Fürth

Inbetriebnahmen:

ABS: Eisenbahnbrücke Trubbach bei Forchheim
Unterwerk Ebensfeld

Realisierungsstand:
12 %

Projekt Nr. 6 - Neue Vorhaben - NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin - München. Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien - Berlin - München - Verona und gehört zu dem Programm “Transeuropäische Netze der EU”.

Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

Neubau der Strecke Erfurt - Leipzig/Halle. Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:		122 km
	davon ABS	8 km
Tunnel:		
	Anzahl:	3
	Länge:	15 km
Talbrücken:		
	Anzahl:	6
	Länge:	16 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		
	NBS	300 km/h
	ABS	200 km/h
Fahrzeit:		
	Erfurt - Leipzig	
	vor Baubeginn	77 Min.
	Nach Bauende	39 Min.
Fahrzeit:		
	Erfurt - Halle	
	vor Baubeginn	83 Min.
	nach Bauende	31 Min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999):
4.701 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 6 - Neue Vorhaben - NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle

3. Projektstand

Planfeststellung:

- Baurecht liegt durchgängig vor
- z.Zt. laufen Verfahren zur Verlängerung des auslaufenden Baurechts

Realisierung in Baustufen

Baubeginn:
Oktober 1996
(1. Spatenstich) im Neubauabschnitt Gröbers - Flughafen Leipzig / Halle - Leipzig

Bauaktivitäten:

In Bau 2000:

Bauschwerpunkte bilden die Teilmaßnahmen

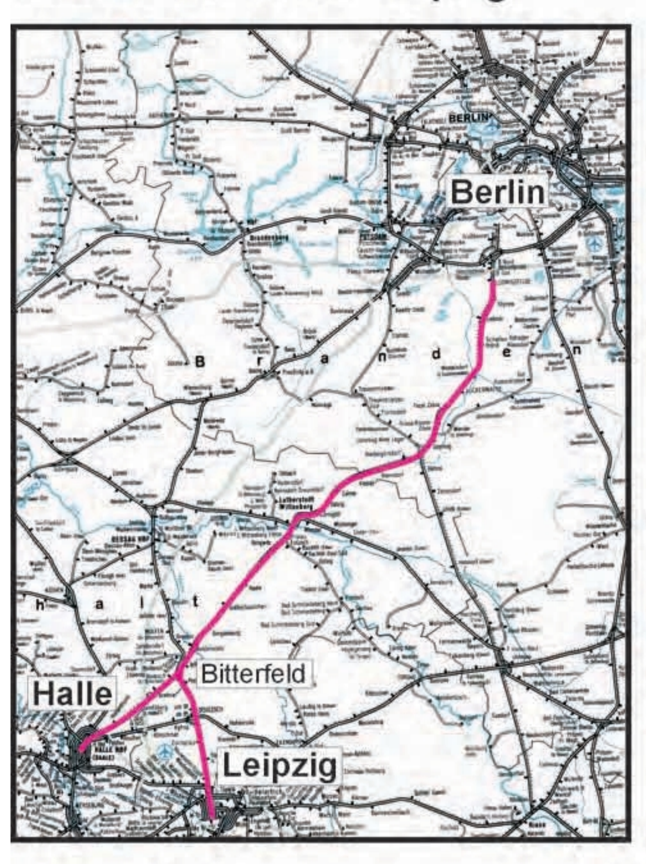
- Gröbers - Leipzig der NBS mit dem neuen Flughafenbahnhof
- 5 Eisenbahnüberführungen
- 3 Straßenüberführungen

Fertiggestellte Maßnahmen 2000:

- Umfahrung Gröbers
- 6 Straßenbrücken über BAB und NBS
- 5 Eisenbahnüberführungen
- 3 Straßenüberführungen

Realisierungsstand:
68 % (Abschnitt Gröbers - Leipzig)

Projekt Nr. 7 - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Halle / Leipzig



1. Verkehrliche Zielsetzung

Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Sanierung der Strecke Berlin - Halle / Leipzig mit dem Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h.

Schwerpunkte:

- Neubau Elbequerung Wittenberg sowie Muldequerung
- Neuausrüstung mit elektronischer Signaltechnik

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 187 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
152 km: 200 km/h
35 km: 160 km/h

Fahrzeit:

- vor Baubeginn
  Berlin - Leipzig 151 Min.
- nach Bauende
  Berlin-Lichtenberg - Leipzig 74 Min.
  Berlin-Lehrter Bf - Leipzig 59 Min.
- vor Baubeginn
  Berlin - Halle 145 Min.
- nach Bauende
  Berlin-Lichtenberg - Halle 71 Min.
  Berlin-Lehrter Bf - Halle 56 min.

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 3.000 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
1992

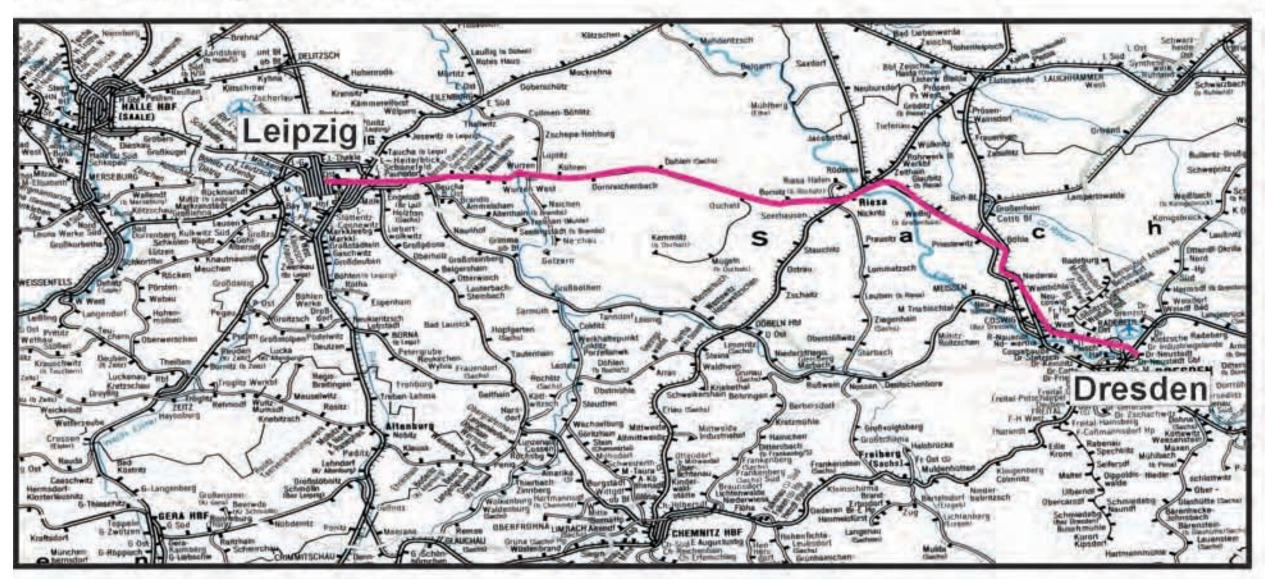
Bauaktivitäten:
Bahnübergangs - Ersatzmaßnahmen

Inbetriebnahme:

- Bahnhof Luckenwalde
- ESTW Jüterbog (Luckenwalde 2. Stufe und Trebbin)

Realisierungsstand:
92 %

Projekt Nr. 8 - Neue Vorhaben - ABS Leipzig - Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr. Verknüpfung der Strecken Leipzig - Dresden und Berlin - Dresden durch eine Neubauspange bei Böhla.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	117 km
davon NBS	11 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	91 Min.
nach Bauende	47 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.889 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
1993

Bauaktivitäten:

In Bau 2000:

- Bf Engelsdorf (e) - Bf Borsdorf (e)
- Altenbach (a) - Wurzen (a)
- Brücken Radebeul

Geplante Baubeginne 2001:

- Dresden-Neustadt (a) - Dresden-Mitte
- Bf Wurzen

Inbetriebnahmen bis 2000:

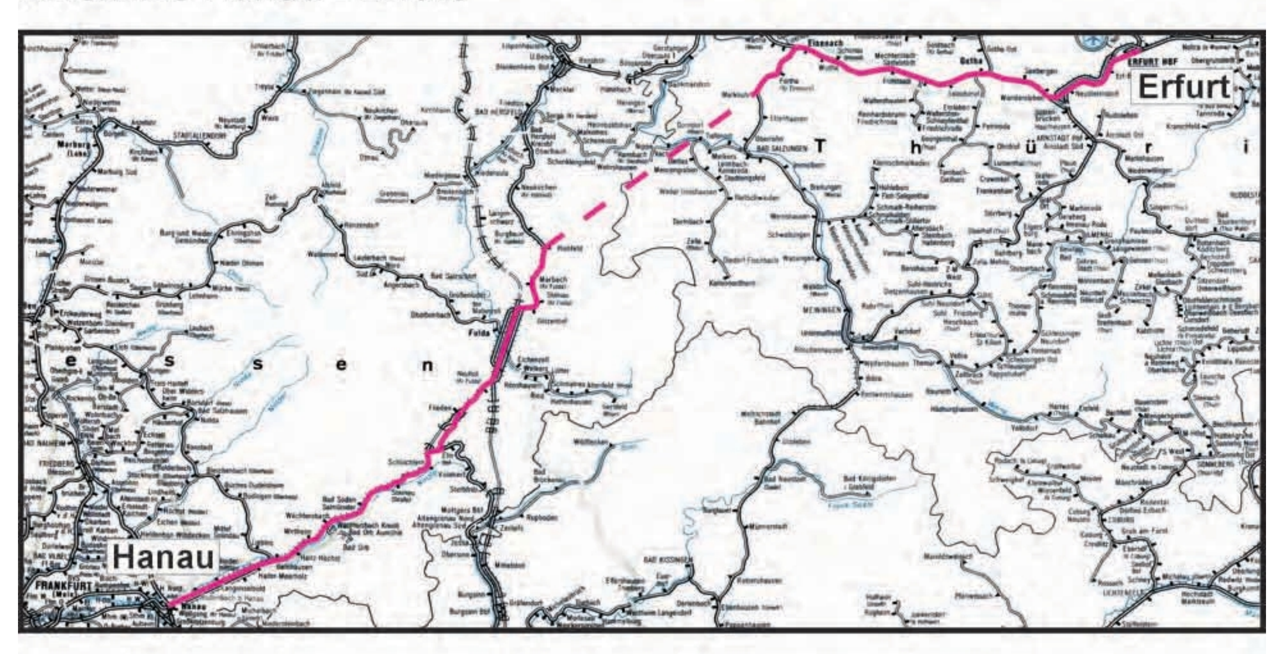
- Borsdorf (a) - Altenbach (e)
- Wurzen (a) - Riesa (a)
- Leipzig (a) - Engelsdorf (a)

Geplante Inbetriebnahmen 2001:

- Altenbach (a) - Wurzen (a)
- Engelsdorf (a) - Borsdorf (e)

Realisierungsstand:
40 %

Projekt Nr. 9 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hanau - Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Rhein/Main - Neue Bundesländer (Frankfurt - Hanau - Fulda und Bebra - Erfurt).

2. Projektkenndaten

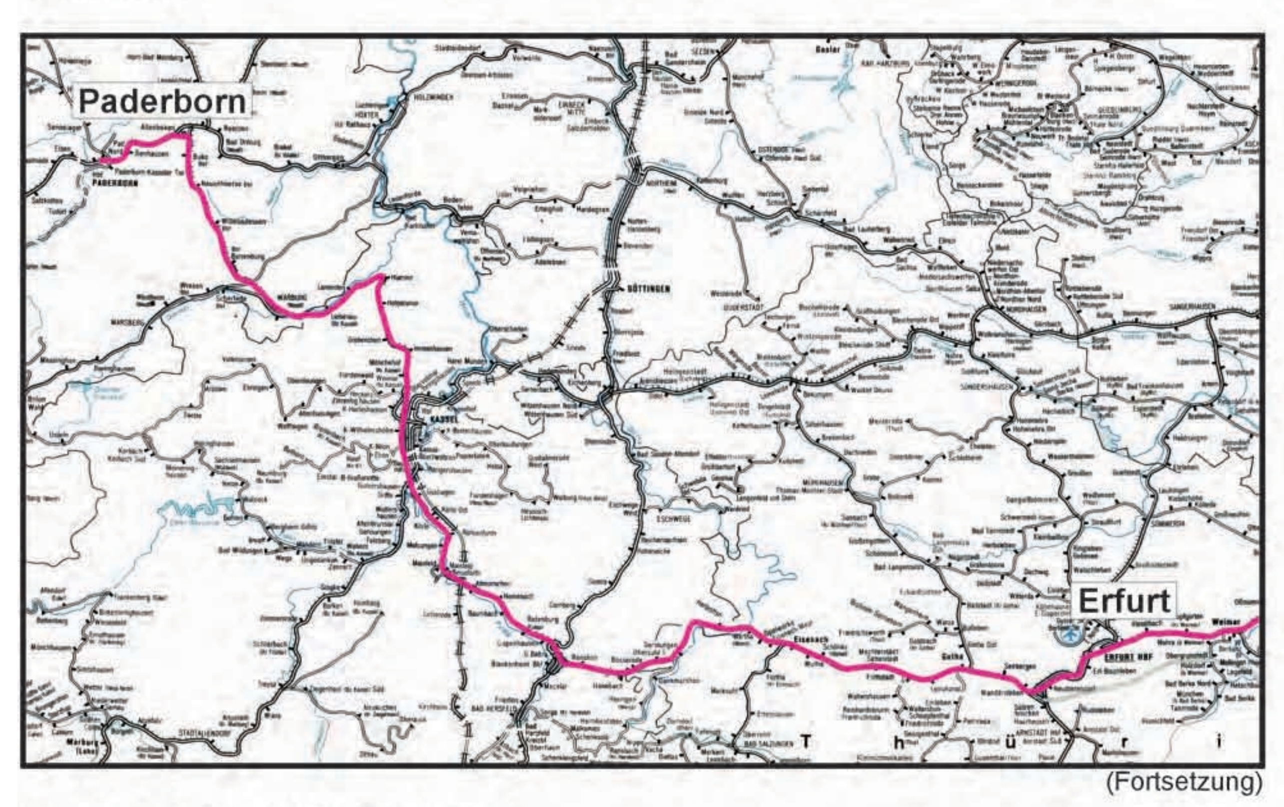
Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten gemäß BVWP `92
(Stand 1. Januar 1991): 8.495 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorstudien wurden erstellt

Projekt Nr. 10a - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a) - Glauchau-Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den NeiTech-Einsatz. Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a) - Gößnitz (a).

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen
- Ausbau des Knotens Gera, Errichtung ESTW Gera
- Abschnitte mit punktuellen Maßnahmen
- Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken
- Zusätzlich zum ABS-Vorhaben sind für die Verbesserung des Nahverkehrs die Herstellung zweigleisiger Abschnitte
  - Großschwabhausen - Jena West
  - Hermsdorf-Klosterlausnitz - Kraftsdorf
  - Weimar - Mellingen (Realisierung nach 2006)

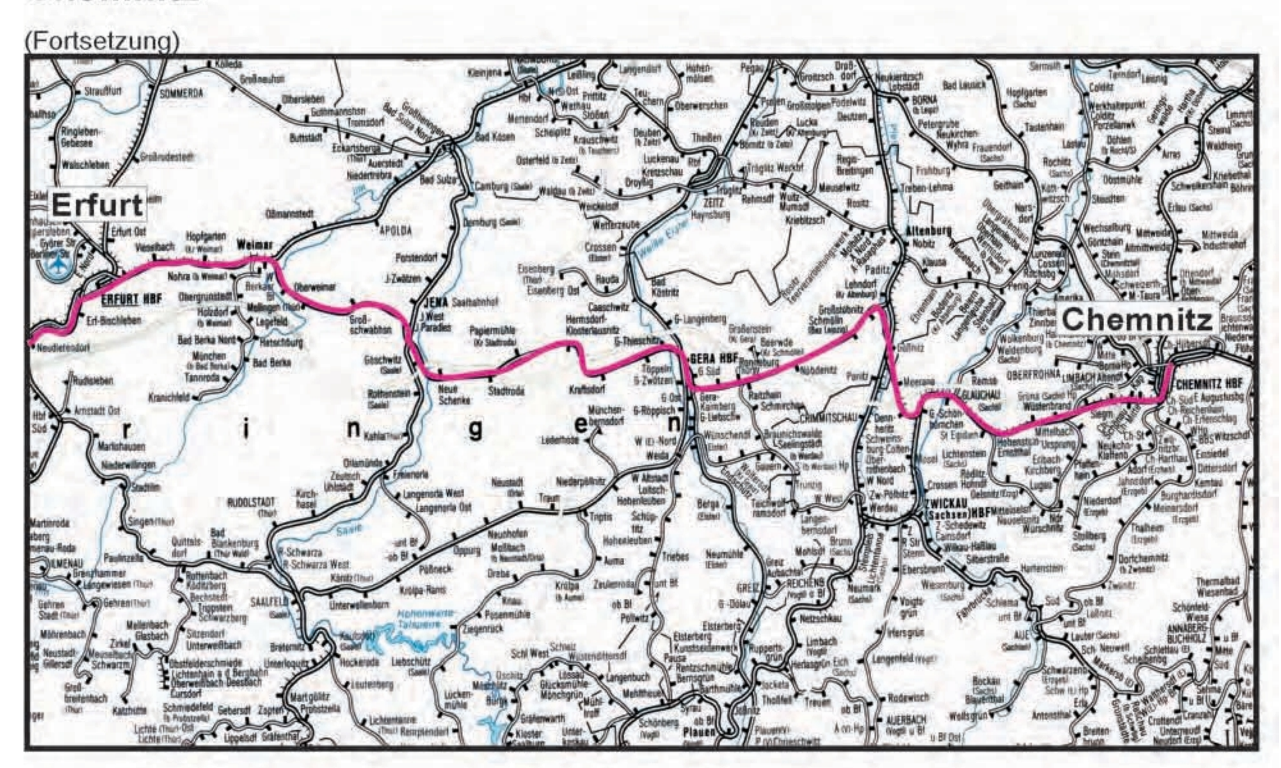
  vorgesehen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 - 160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten für ABS gemäß IP (Stand 3. November 1999):	665 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 10a - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung Weimar - Glauchau-Schönbörnchen abgeschlossen
- Entwurfsplanung für Bauabschnitte
  - Stadtroda (a) - Papiermühle (e)
  - Punktuelle Maßnahmen im Abschnitt
    - Töppeln (a) - Gera (a)
    - Gößnitz (a) - Meerane (a)
    - Bf Raitzhain
- Ausführungsplanung für Bf Hermsdorf -Klosterlausnitz abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für 8 Planfeststellungsabschnitte liegen die Beschlüsse vor
- 7 Planfeststellungsabschnitte sind in Bearbeitung
- 3 Planfeststellungsabschnitte sind noch nicht beantragt

Baubeginn:

Abschnitt Weimar - Jena West
1997/98

Bauaktivitäten:

2001 - Punktuelle Maßnahmen
- ESTW-Technik
  Weimar (a) - Göschwitz (a)
- Bf Hermsdorf - Klosterlausnitz
- Weimar (a) - Mellingen (a)

Bestandsgl.
- Stadtroda (a) - Papiermühle (e)
- 2. Gleis Großschwabhausen - Jena West

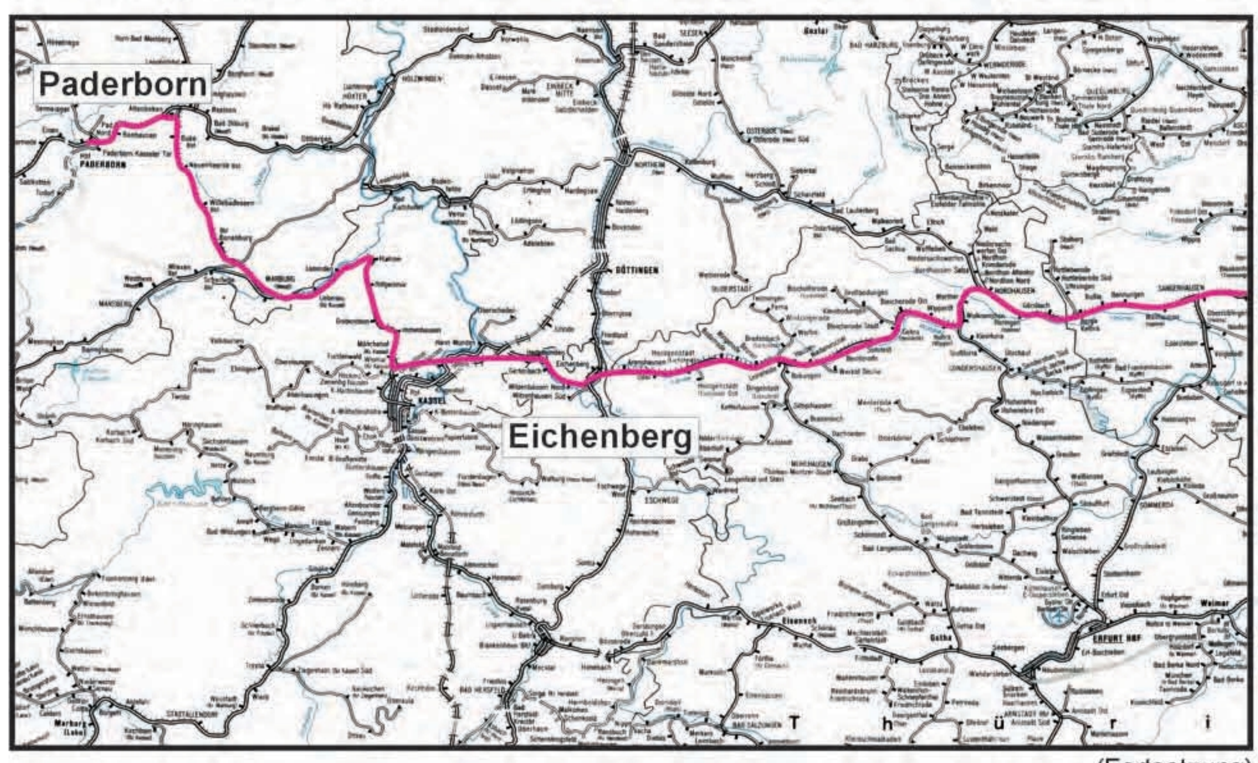
Inbetriebnahme:

2001 - Punktuelle Maßnahmen
- Bf Hermsdorf - Klosterlausnitz

2002 - ESTW-Technik
  Weimar (a) - Göschwitz
- Punktuelle Maßnahmen
- Weimar (a) - Mellingen (a)

Bestandsgl.
- Stadtroda (a) - Papiermühle (e)
- Hermsdorf - Klosterlausnitz (a) - Kraftsdorf (e)

Projekt Nr. 10b - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Halle



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Steigerung der Leistungsfähigkeit, Entlastung der Nord-Süd-Magistrale im Bereich südlich von Eichenberg und Verbesserung der Reise- und Transportzeiten im Ost-/Westverkehr.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Paderborn - Kassel - Speele:

Eingleisige Kurve Mönchehof - Speele (8,5 km)

Teilabschnitt Eichenberg - Halle:

1. Baustufe:

Nördliche Verbindungskurve bei Eichenberg "Eichenberger Kurve"

Weitere Baustufen:

- Dreigleisiger Ausbau für den Abschnitt Sangerhausen - Blankenheim (rd. 13 km) im Überschneidungsabschnitt der Strecken Magdeburg - Erfurt und Kassel - Halle
- Verbindungskurve im Südwesten von Sangerhausen

2.1 Projektkenndaten

Paderborn - Halle

Streckenlänge:	307 km
Entwurfsgeschwindigkeit: (Abschnittsweise)	160 km/h
Gesamtkosten:	noch offen

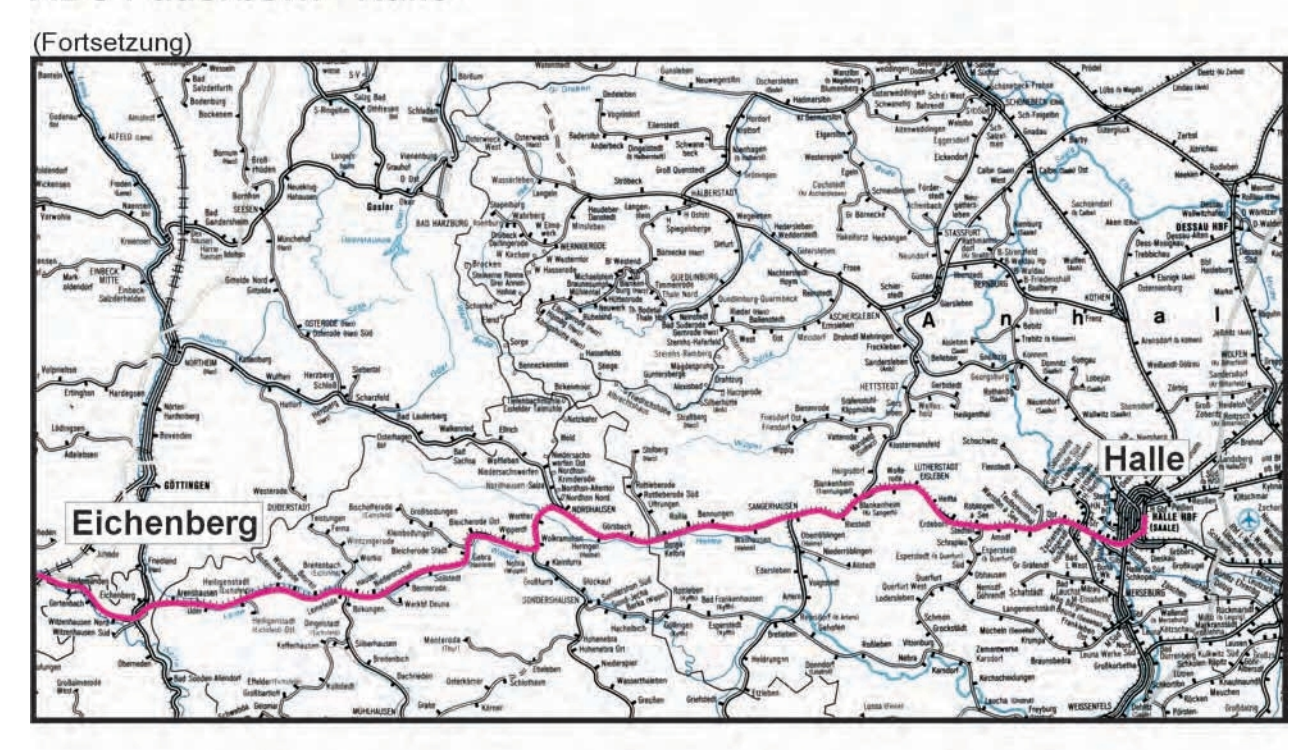
2.2 Projektkenndaten

Eichenberger Kurve (1. Baustufe)

Streckenlänge:	1 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80 km/h
Gesamtkosten gemäß Finanzierungsvereinbarung (Stand 10. November 1997):	16,7 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 10b - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Halle

(Fortsetzung)



3. Projektstand

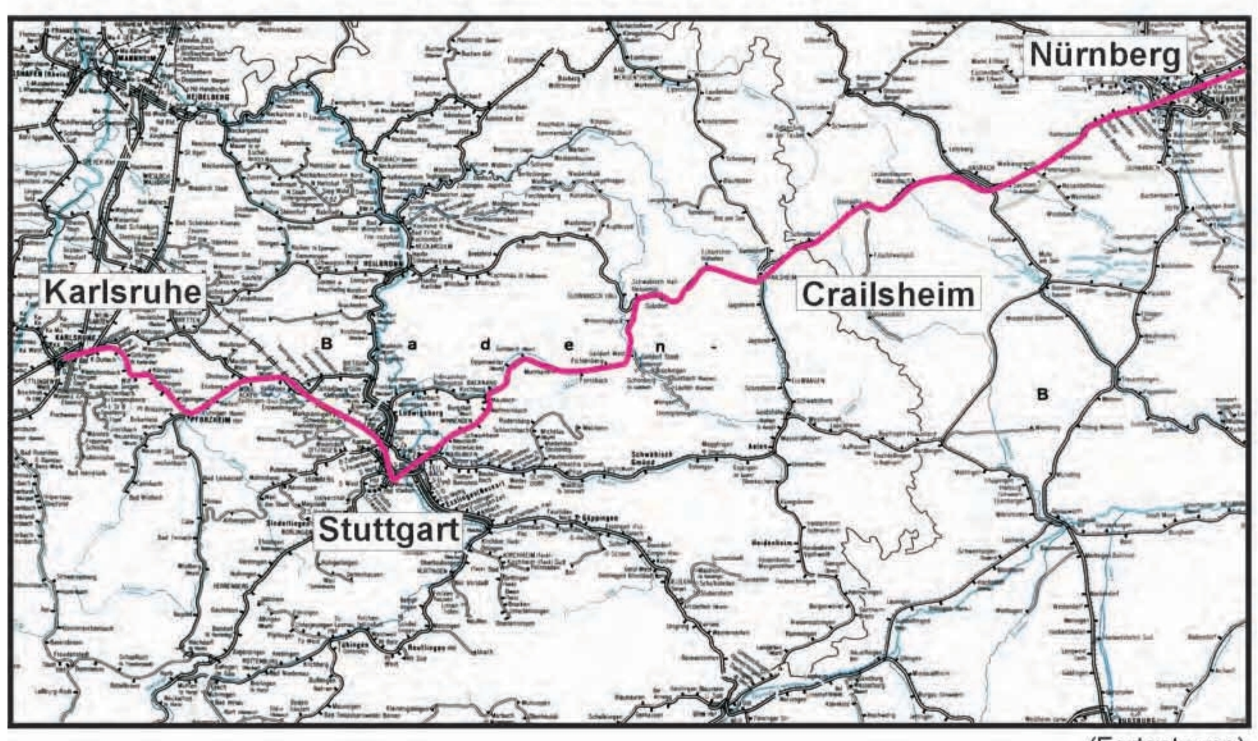
1. Baustufe:
   Eichenberger Kurve

Baubeginn:
   1997

Inbetriebnahme:
   September 1998 (1. Baustufe)

Restarbeiten:
   Landschaftspflegemaßnahmen
   (1999 - 2002)

Projekt Nr. 11 - Neue Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke. Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen. Die Anbindung Bayreuths wird durch eine Verbindungskurve bei Neumarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve) verbessert.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Hof:

- Herrichtung der Abschnitte Nürnberg - Bayreuth/Marktrewitz - Hof und Karlsruhe - Stuttgart für Neigetechnik-Betrieb
- Herstellung der Verbindungskurve vor Bf Neumarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve)
- Schließung der Elektrifizierungslücke Nürnberg - Marktredwitz - Hof (-Reichenbach)

Teilabschnitt Hof - Leipzig / Dresden:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Werdau - Bogendreieck Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für Neigetechnik-Züge
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau - Altenburg - Leipzig-Connewitz
- Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik durch ESTW
- Schließung der Elektrifizierungslücke Hof - Reichenbach

Noch Projekt Nr. 11 - Neue Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden

(Fortsetzung)



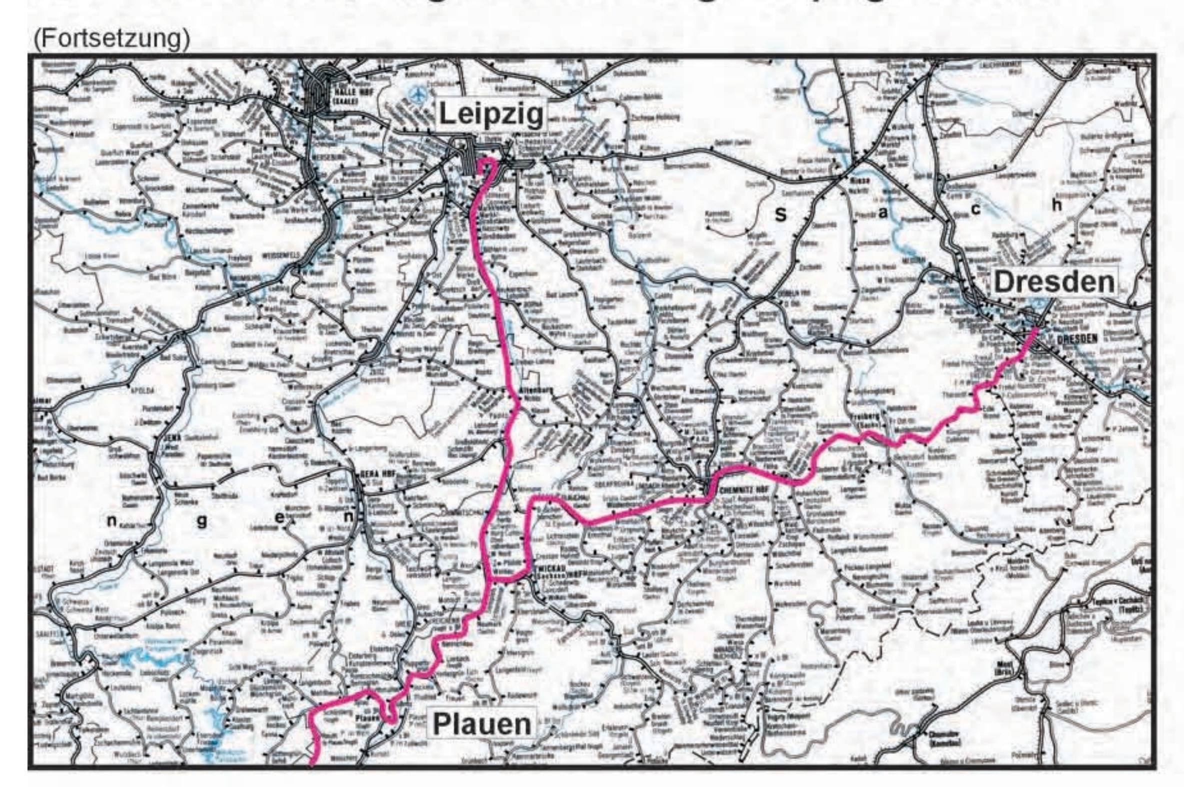
(Fortsetzung)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	740 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 - 160 km/h
Fahrzeit:	
Karlsruhe - Nürnberg	
vor Baubeginn	186 Min.
nach Bauende	160 Min.
Nürnberg - Leipzig	
vor Baubeginn	243 Min.
nach Bauende	188 Min.
Nürnberg - Dresden	
vor Baubeginn	340 Min.
nach Bauende	285 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	3.404 Mio. DM

Noch Projekt Nr. 11 - Neue Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:

Ggf. für Elektrifizierung Nürnberg - Hof erforderlich

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren für insgesamt 189 km (NBL) abgeschlossen

Baubeginn:

1995 (Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit 1. Ausbaustufe NeiTech) Anpassung von Kurvenüberhöhungen auf dem Abschnitt Backnang - Crailsheim

Bauaktivitäten:

- Bereich “Sachsenmagistrale” Hof - Leipzig / Dresden Streckenausbau auf insgesamt 189 km
- Neubau von 9 elektronischen Stellwerken (ESTW)

Inbetriebnahmen bis Dezember 2000:

- Abschnitte in Summe 150 km
- 5 ESTW
- Schlömener Kurve
- NeiTech-Betrieb zwischen Bayreuth - Schlömener Kurve - Oberkotzau

Geplante Inbetriebnahmen 2001:

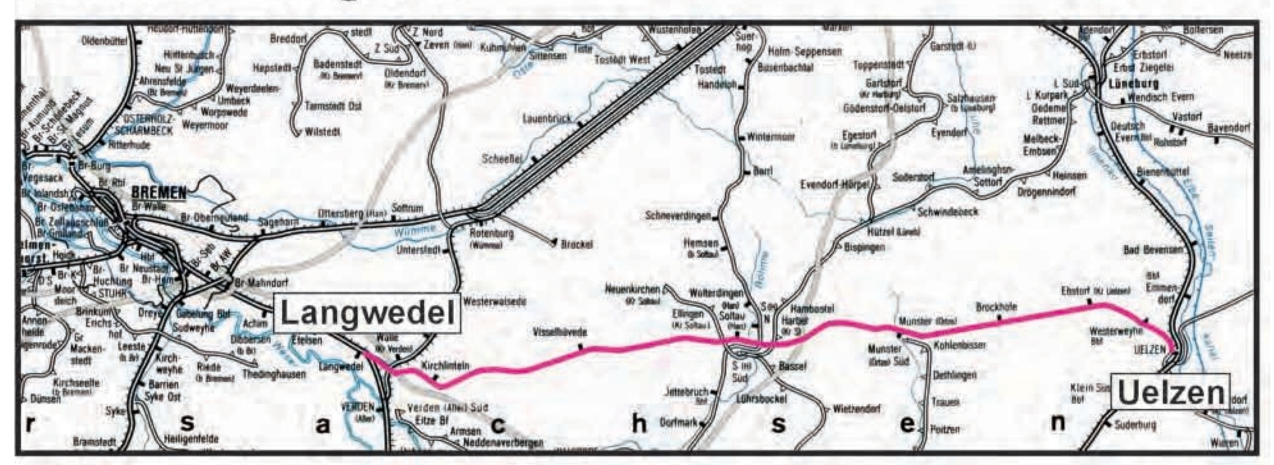
- Flöha (a) - Niederwiesa
- Glauchau/Schönbörnchen - Mosel
- 4 ESTW
- Aufnahme NeiTech-Betrieb zwischen Nürnberg und Dresden

Realisierungsstand:

Karlsruhe - Hof (ABL)
ca. 30 %

Hof - Werdau - Dresden - Leipzig (NBL)
31 %

Projekt Nr. 12.1 - Neue Vorhaben - ABS Uelzen - Langwedel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

Ertüchtigung der Strecke nach folgendem Stufenplan:

1. Stufe:
Herrichten der Strecke für V_{max} = 120 km/h und Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten

2. Stufe:
Neue Signal- und Telekommunikationsanlagen (ESTW Soltau)

3. Stufe:
Elektrifizierung der Strecke und ggf. weitere Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten

2. Projektkenndaten

Streckenlänge	97 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan (Stand 1. Januar 1997): (Projekt Nr. 12.1 + 12.2)	350 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanungen fertiggestellt

Raumordnung:
1995 abgeschlossen (nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
Offen

Baubeginn:
Offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 12.2 - Neue Vorhaben - ABS Oldenburg - Wilhelmshaven



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Ertüchtigung der Strecke (ggf. zweigleisiger Ausbau/Elektrifizierung einschließlich der dem Güterverkehr dienenden "Nordstrecke" (- Sande - Hafenbahnhof) mit Varianten für deren Endpunkt (mögliche Einbeziehung des Anschlusses "Beta-Raffinerie").

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	52 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan (Stand 1. Januar 1997): (Projekt Nr 12.1 + 12.2)	350 Mio. DM

3. Projektstand

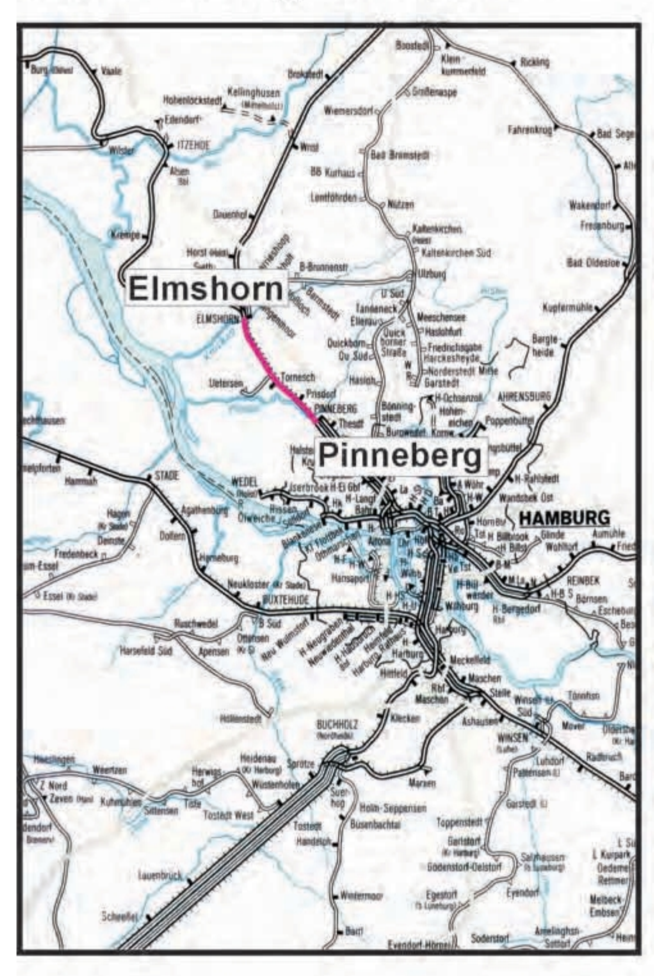
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Offen

Baubeginn:
Offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 13 - Neue Vorhaben - ABS Pinneberg - Elmshorn



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überlasteten Abschnittes infolge Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Skandinavien auf dem Weg Großer Belt - Flensburg - Hamburg.
Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

1. Baustufe
   Verdichtung der Blockteilung sowie Bau eines zusätzlichen Bahnsteiggleises im Bahnhof Elmshorn

2. Baustufe (Endausbau)
   Mehrgleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	8 Min.
nach Bauende	6 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	383 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanungsphase für 1. Baustufe (Teilmaßnahme “Bahnsteiggleis”)

Raumordnung:
Nicht erforderlich

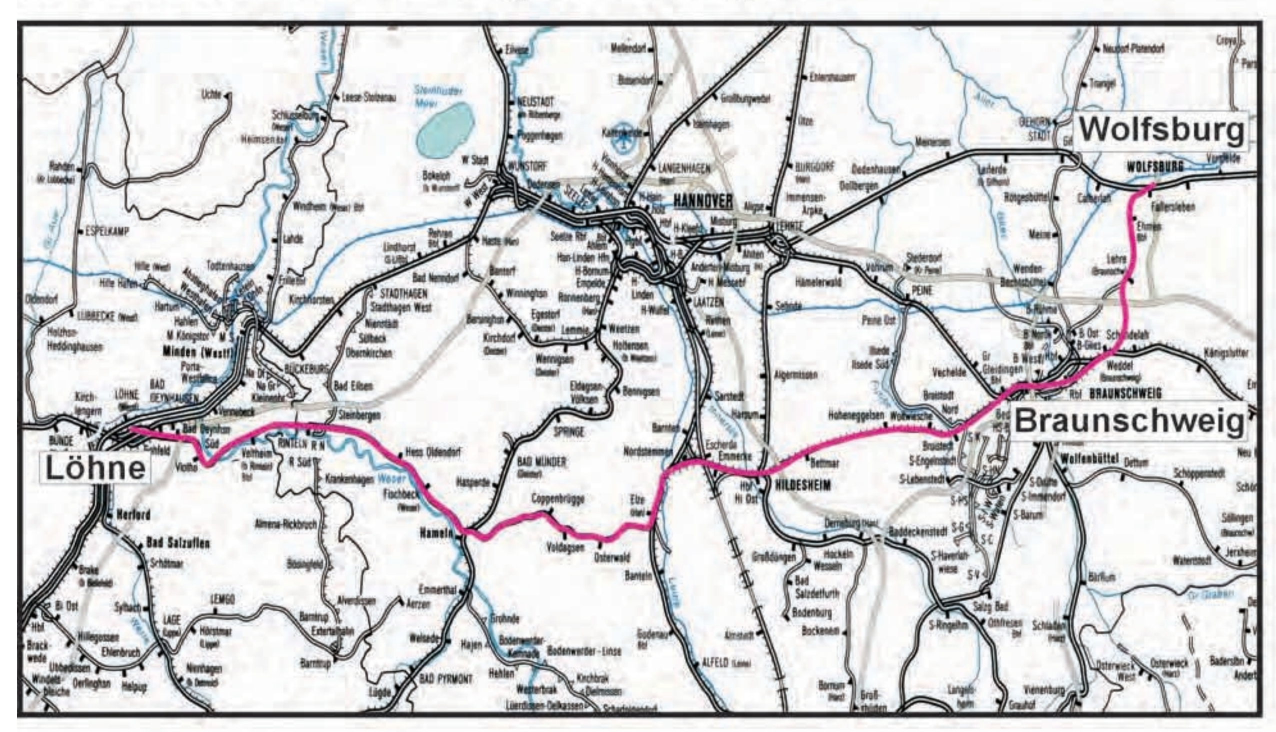
Planfeststellung:
Für den Bereich Elmshorn in Vorbereitung

Baubeginn:
1997 (1. Baustufe) Teilmaßnahme” Blockverdichtung”

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Inbetriebnahme:
Juni 1997 Streckenblockverdichtung zwischen Pinneberg und Elmshorn

Projekt Nr. 14 - Neue Vorhaben - ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung für den Ost-West-Güterverkehr (Umfahrung des Großknotens Hannover) und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt - Berlin im Bereich Hildesheim - Braunschweig - Wolfsburg.

Geplante Maßnahmen:

- Durchgängig zweigleisiger Ausbau in den Teilabschnitten Elze - Nordstemmen - Hildesheim - Groß Gleidingen - Braun-schweig
- Weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen durch den Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge, die Anpassung der Überholungsbahnhöfe sowie Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen (Gleiswechselbetrieb, kürzere Blockabschnitte) und Elektrifizierung des Streckenabschnittes Löhne - Elze
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h

1. Baustufe

Abschnitt
Weddel - Fallersleben ("Weddeler Schleife")

- eingleisiger Neubauabschnitt zwischen Weddel und Lehre mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h; Option auf Zweigleisigkeit
- Elektrifizierung der vorhandenen Strecke - Lehre - Fallersleben mit Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h; Option auf Zweigleisigkeit

2. Baustufe

Abschnitt
Hildesheim - Groß Gleidingen

- Herstellung der Zweigleisigkeit
- Elektrifizierung des zweiten Gleises
- Ertüchtigung des vorhandenen Gleises auf 160 km/h

Noch Projekt Nr. 14 - Neue Vorhaben - ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	175 km
davon:	
Abschnitt Weddel - Fallersleben ("Weddeler Schleife")	18,5 km
Abschnitt Hildesheim - Groß Gleidingen	34,0 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
Hildesheim - Braunschweig	
vor Baubeginn	23 Min.
nach Bauende	21 Min.
Braunschweig - Wolfsburg	
vor Baubeginn	38 Min.
nach Bauende	16 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	572 Mio. DM
Davon "Weddeler Schleife"	280 Mio. DM

3. Projektstand

Abschnitt
Weddel - Fallersleben ("Weddeler Schleife")

Baubeginn:
Dezember 1996

Bauaktivitäten:

- Landschaftsbau
- Flurbereinigung, Grunderwerb, Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen

Inbetriebnahme:
Fahrplanwechsel September 1998

Realisierungsstand:
98 % ("Weddeler Schleife")

Abschnitt
Hildesheim - Groß Gleidingen

Planungsstand:

- Entwurfsplanung
- Erstellung Genehmigungsunterlagen

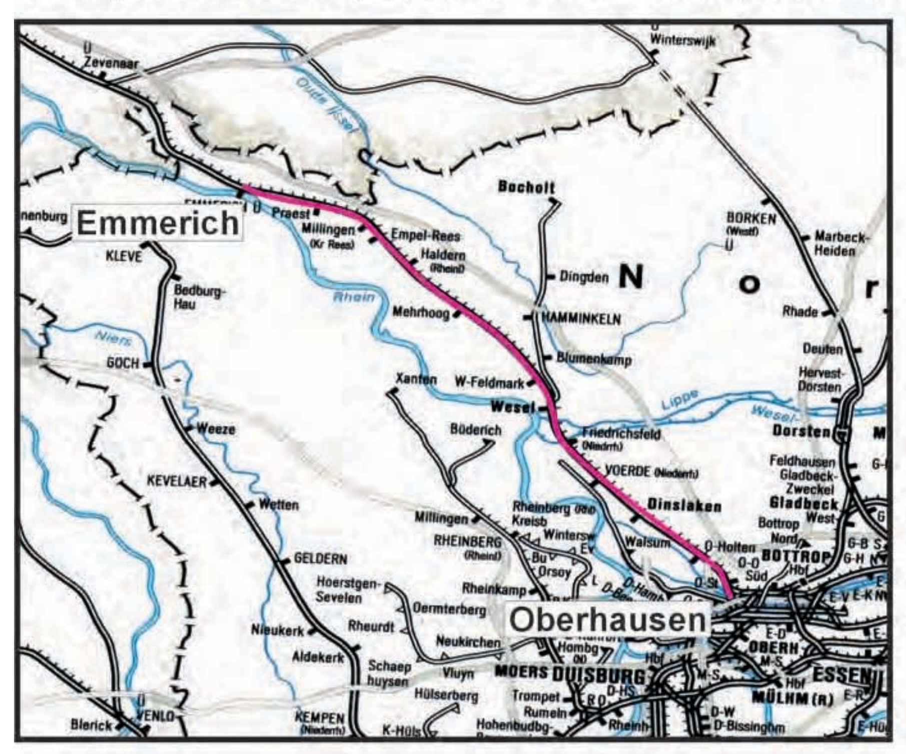
Planfeststellung:
Einleitung in 2000
Erörterungstermin in 2000
Beschluss vsl. 2001

Baubeginn:
Vsl. 2002

Inbetriebnahme:

- neues Gleis vsl. 2005
- Ertüchtigung des vorhandenen Gleises vsl. 2007

Projekt Nr. 15 - Neue Vorhaben - ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen:

- Qualitative Verbesserung durch die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf überwiegend 200 km/h
- Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen
- Option auf einen dreigleisigen Ausbau zwischen Oberhausen und Wesel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	73 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	36 Min.
nach Bauende	29 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.310 Mio. DM

3. Projektstand

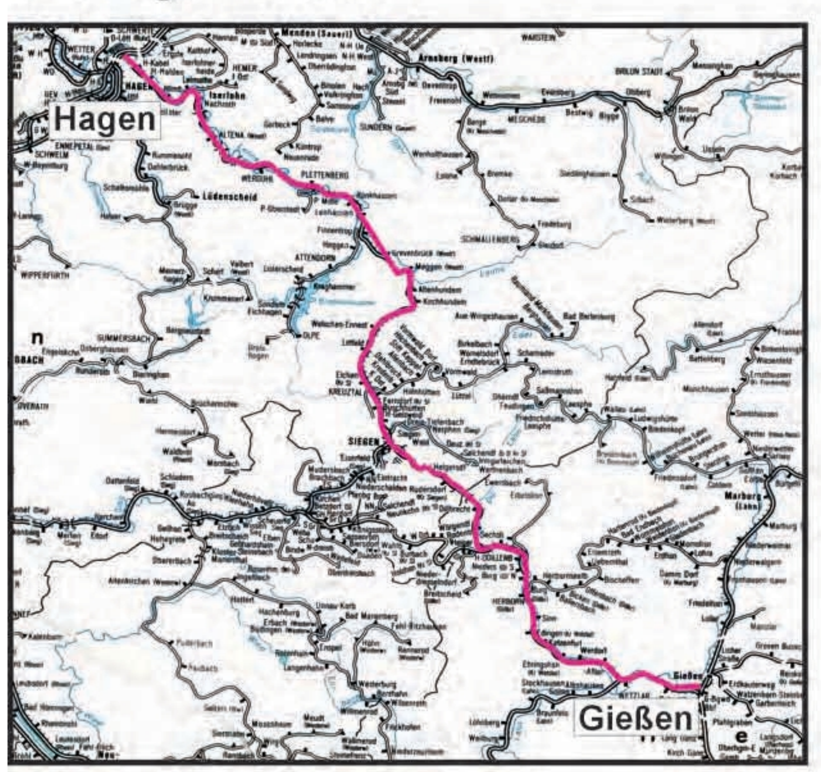
Planungsstand:
Vorplanung für das Gesamtvorhaben abgeschlossen

Planfeststellung:
Verfahren für Teilmaßnahme Knoten Oberhausen 1. Baustufe, Abschnitt 3, (kreuzungsfreie, zweigleisige Güterzug-Verbindungskurve) abgeschlossen.

Baubeginn:
November 1997
(nur für 1. Baustufe, Abschnitt 3)

Bauaktivitäten:
Im Knoten Oberhausen,
1. Baustufe, Abschnitt 3

Projekt Nr. 16 - Neue Vorhaben - ABS Hagen - Gießen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten für den Personennahverkehr durch Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen und Verbesserung der Transportbedingungen im Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Herstellung schienenfreier Bahnzusteigzugänge
- Linienverbesserungen und Neubau eines eingleisigen Streckenabschnittes für die Steilstrecke von Altenhundem bis Welschen-Ennest
- Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen, Beseitigung von Profileinschränkungen im Tunnel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: vor Ausbau 170 km
nach Ausbau 162 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 - 160 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 125 Min.
nach Bauende 100 Min.

Gesamtkosten gemäß BVWP `92
(Stand 1. Januar 1991) 585 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch keine Verfahren eingeleitet

Baubeginn:
Noch offen

Projekt Nr. 17 - Neue Vorhaben - ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier



POS Nord

1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris - Ostfrankreich - Südwestdeutschland (POS) gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Raum St. Ingbert bis Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstr) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen
- Als Zwischenlösung zur raschen Erzielung von Fahrzeitgewinn ist der Ausbau für den Einsatz von Neigetechik-Zügen mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h vorgesehen
- Ausbau der Strecke Kehl - Appenweier (POS Süd) auf V_{max} = 200 km/h mit Erweiterung der Rheinbrücke bei Straßburg auf zwei Gleise
- Höhengleiche Einbindung bei Appenweier mit V_{max} = 180 km/h in die Achse Karlsruhe - Basel

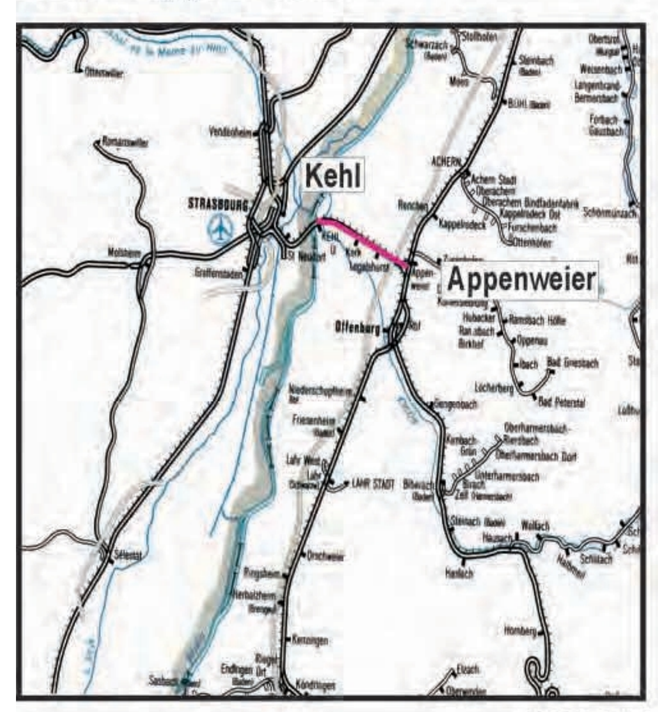
1. Baustufe:

- Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnik-Züge auf V_{max} = 160 km/h auf dem gesamten Streckenabschnitt
- Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert - Geistkircherhof/Kirkel auf V_{max} = 200 km/h
- Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstr) - Ludwigshafen auf V_{max} = 200 km/h

2. Baustufe:

Streckenausbau Abschnitt Kirkel - Kaiserslautern auf V_{max} = 200 km/h

Noch Projekt Nr. 17 - Neue Vorhaben - ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier



POS Süd

2. Projektkenndaten

Abschnitt
Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord)

Streckenlänge:		128 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		160 - 200 km/h
Fahrzeit:		
	vor Baubeginn	79 Min.
	nach Bauende	57 Min.

Abschnitt
Kehl - Appenweier (POS Süd)

Streckenlänge:		17 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		160 - 200 km/h
Fahrzeit:		
	vor Baubeginn	9 Min.
	nach Bauende	6 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):		905 Mio. DM

3. Projektstand

Abschnitt
Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord)

Raumordnung:
Wo erforderlich (größere Linienverbesserungen) abgeschlossen

Planfeststellung:
(1. Baustufe):
Für die Abschnitte Schifferstadt, Limburgerhof/Rheingönheim, Geistkircherhof/Siedlung Waldland, Rohrbach, Bf St. Ingbert abgeschlossen

(2. Baustufe):
Einleitung der erforderlichen Verfahren vsl. 2002

Baubeginn:
August 1998

Bauaktivitäten:

- Ertüchtigung für Neigetechik-Züge auf 160 km/h abgeschlossen
- Tiefbauarbeiten Linienverbesserung Schifferstadt und Geistkircherhof

Inbetriebnahme:

Vorab Neigetechik	05. November 2000
Ludwigshafen - Neustadt	2003
Kaiserslautern - Saarbrücken	
(1. Baustufe)	2003
(2. Baustufe)	vsl. 2006

Abschnitt
Kehl - Appenweier (POS Süd)

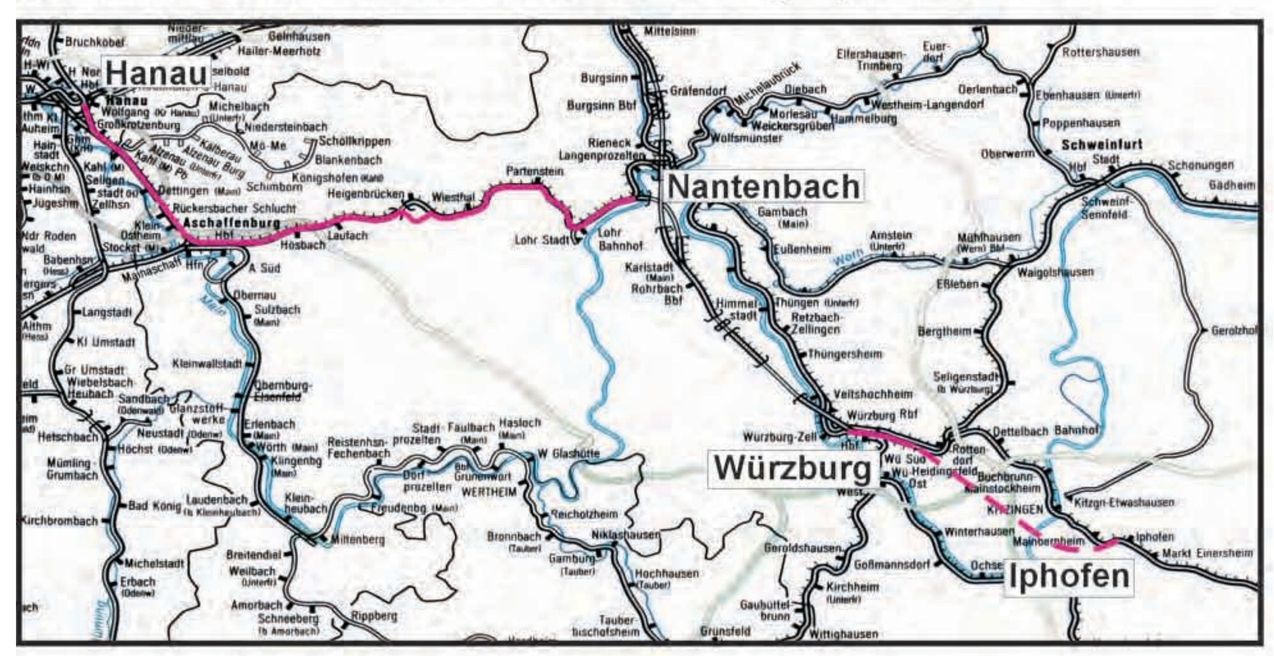
Raumordnung:
Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen

Planfeststellung:

- Eine BÜ-Beseitigung planfestgestellt
- 10 Verfahren noch offen

Inbetriebnahme:
Noch offen

Projekt Nr. 18 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Eisenbahnachse Frankfurt am Main - Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen sowie durch Anhebung der Geschwindigkeiten.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer eingleisigen Spange zwischen Laufach und Heigenbrücken mit Tunnel zur Umfahrung der Steilstrecke Laufach - Heigenbrücken für V_{max} = 140 km/h sowie Sanierung des bestehenden Schwarzkopftunnels mit Rückbau auf ein Streckengleis
- Neubauabschnitt Rottendorf - Iphofen für V_{max} = 250 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Hanau - Nantenbach	64 km
Rottendorf - Iphofen (neu	25 km
Laufach - Heigenbrücken	8 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	250 km/h
ABS	140 km/h

Fahrzeit:

Hanau-Nantenbach	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	33 Min.
Würzburg-Iphofen	
vor Baubeginn	21 Min.
nach Bauende	13 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.848 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorplanungsauftrag für Abschnitt Würzburg - Iphofen
- Entwurfsplanung für Laufach - Heigenbrücken freigegeben

Raumordnung:

- Würzburg - Iphofen noch offen
- Laufach - Heigenbrücken nicht erforderlich

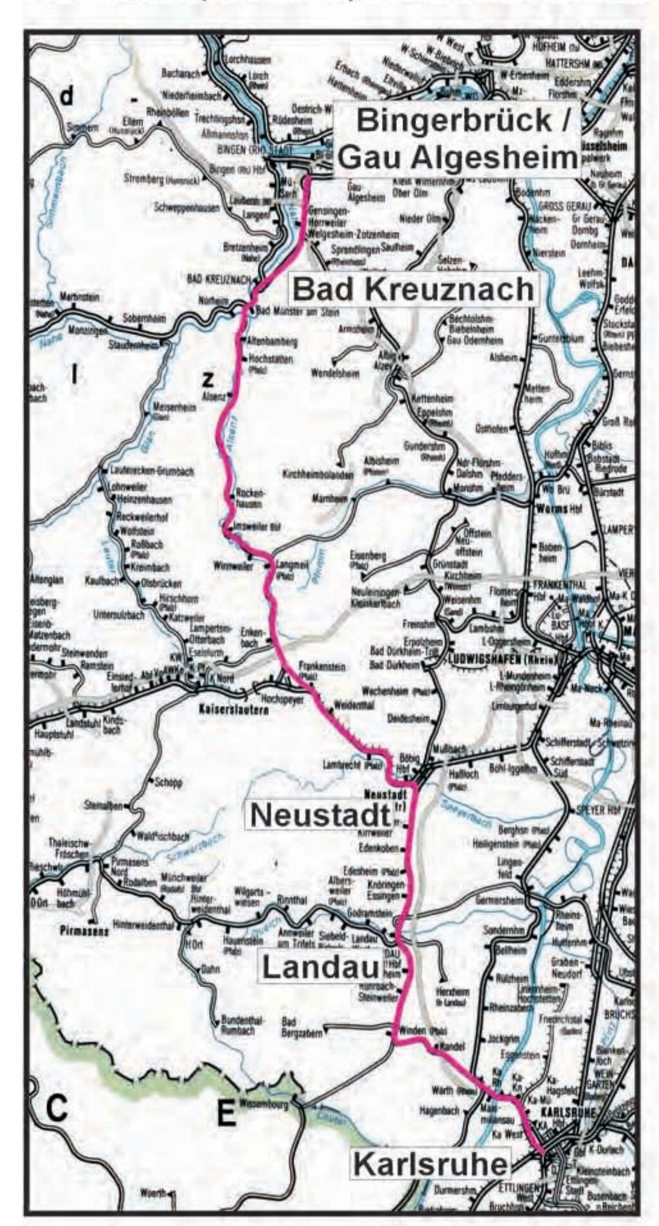
Planfeststellung:

Laufach - Heigenbrücken in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 19 - Neue Vorhaben - ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr) - Landau - Karlsruhe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau eines Güterzugkorridors auf der Strecke Bingerbrück (jetzt Bingen (Rh) Hbf) - Frankenstein - Landau - Karlsruhe; Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt und Mannheim.

Geplante Maßnahmen:

- Kapazitiver Ausbau der Strecke
- Elektrifizierung der Strecke Bingen (Rh) Hbf / Gau Algesheim - Hochspeyer und Kurve Hochspeyer

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 125 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
nur kapazitive Maßnahmen

Gesamtkosten gemäß BVWP `92
(Stand 1. Januar 1991): 820 Mio. DM

3. Projektstand

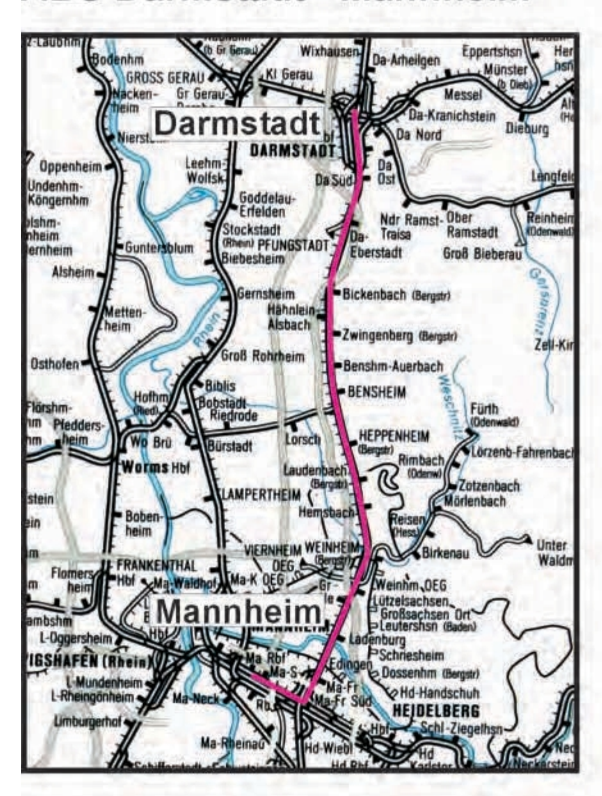
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch offen

Baubeginn:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 20 - Neue Vorhaben - ABS Darmstadt - Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des Nahverkehrsangebotes, Fahrzeitverkürzungen und Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt, Mannheim. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Projekt Nr. 19 -Neue Vorhaben-.

Geplante Maßnahmen:

- Optimierung der Blockteilung
- ggf. teilweise dreigleisiger Ausbau

2. Projektkenndaten

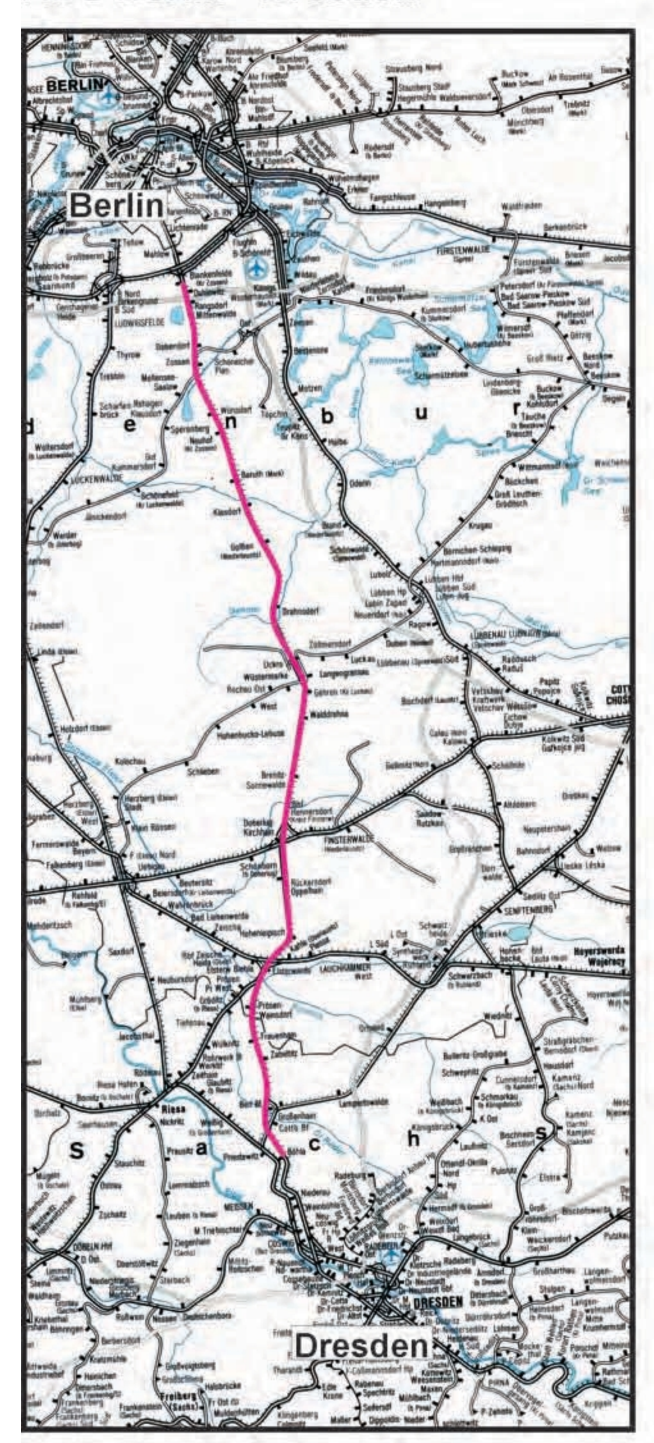
Streckenlänge:	72 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten gemäß BVWP `92 (Stand 1. Januar 1991):	885 Mio. DM

3. Projektstand

Baubeginn:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 21 - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von weitgehend 200 km/h
- 1. Ausbaustufe:
  Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit - Sicherung der Fahrzeit Berlin-Ost Bf nach Dresden Hbf von unter 2 Stunden
- 2. Ausbaustufe:
  Umbau der restlichen Streckenabschnitte für 200 km/h, BÜ-Beseitigung

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	148 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	117 Min.
nach Bauende	59 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	1.941 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Überarbeitung der Vorentwurfsplanung auf der Basis der aktuellen Aufgabenstellung

Raumordnung:
Raumordnungsverfahren nicht erforderlich

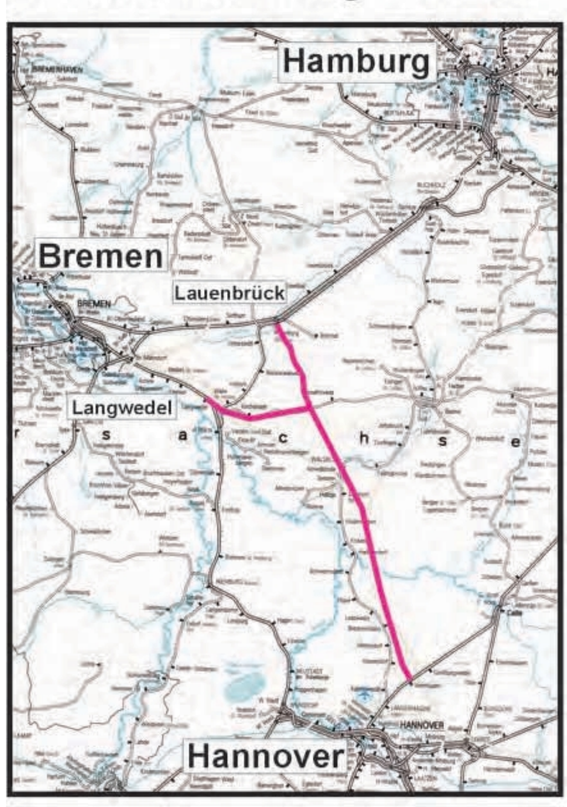
Planfeststellung:
Plangenehmigung liegt für Abschnitte, welche z.Zt. umgebaut werden, vor

Baubeginn:
November 2000

Bauaktivitäten:

- Umbau Abschnitt Walddrehna (a) - Brenitz-Sonnewalde (e) seit November 2000
- Umbau Abschnitt Golßen (e) - Uckro (a) ab vsl. September 2001

Projekt Nr. 22 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung der Korridore Bremen - Hannover und Hamburg - Hannover und die Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke für V_{max} = 300 km/h zwischen Lauenbrück und Hannover, Anschluss an die Strecke Hannover - Celle im Raum Isernhagen
- Bau eines zweigleisigen Seitenastes für 160 km/h vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen - Hannover

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

NBS Hannover - Hamburg	92,1 km
ABS Visselhövede - Langwedel	22 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	300 km/h
ABS	160 km/h

Fahrzeit:

Hannover - Hamburg:	
vor Baubeginn	69 Min.
nach Bauende	56 Min.
Hannover-Bremen:	
vor Baubeginn	54 Min.
nach Bauende	46 Min.

Gesamtkosten gemäß BVWP `92
(Stand 1. Januar 1991) 2.500 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Voruntersuchungen abgeschlossen

Raumordnung:
Abschluss März 2001

Planfeststellung:
Offen

Baubeginn:
Offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 23 - Neue Vorhaben - ABS Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Eidelstedt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau mit Gleiswechselbetrieb zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn
- Anpassung des Bahnhofes Hamburg-Eidelstedt für Güterzugdurchfahrten und Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit auf V_{max} = 80 km/h
- Anpassung der Signalanlagen
- Option:
  Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Horn und Hamburg-Eidelstedt

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	23 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	24 Min.
nach Bauende	18 Min.
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	210 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Entwurfsplanung in 2000 aufgenommen

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
2002/2003

Baubeginn:
Vsl. 2003

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 24 - Überhang und Neue Vorhaben - Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. und 2. Stufe

1. Zielsetzung

Die 1. Stufe der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe wurde bis 1995 weitestgehend abgeschlossen.

Ziele der 2. Stufe sind die Modernisierung verbleibender Rangierbahnhöfe und die Senkung der Umstellzeiten und Kosten für die Umstellung von Einzelwagen und Wagengruppen.

Die Konzeption verbleibender Rangierbahnhöfe mit den entsprechenden Einzelmaßnahmen ist in Arbeit.

2. Projektkenndaten

1. Realisierungsstufe:
Ausbau von 5 Zugbildungsanlagen

- Rbf Gremberg Süd-Nord
- Rbf Seelze Ost-West
- Rbf Gremberg Nord-Süd
- Rbf Hagen-Vorhalle
- Rbf Mannheim West-Ost

Kosten der 1. Realisierungsstufe
gemäß Entwurf Finanzierungsvereinbarung
(Stand 30. März 2000): 211,7 Mio. DM

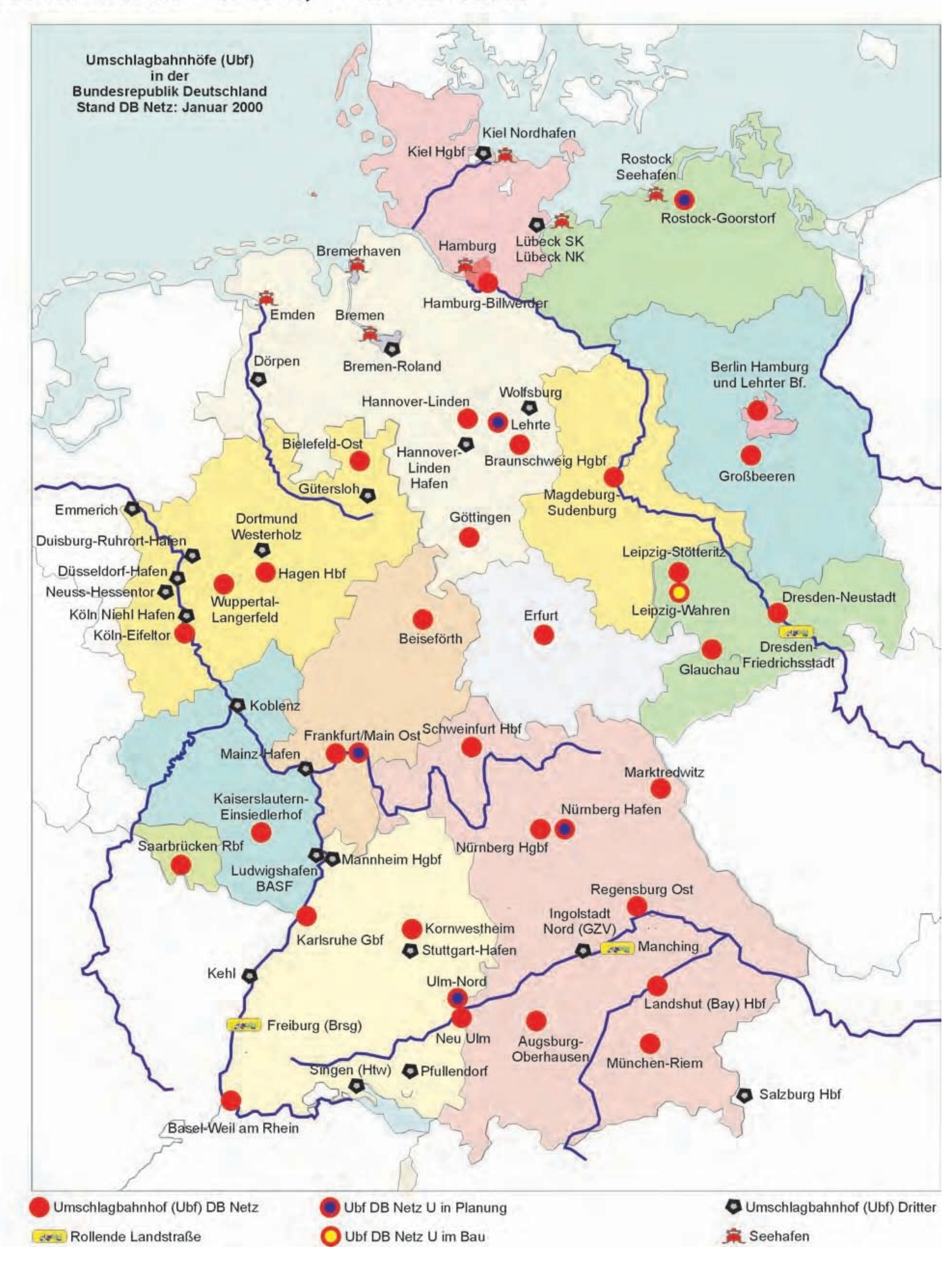
3. Projektstand

Zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG soll eine Sammelvereinbarung -Investitionen Rangierbahnhöfe- abgeschlossen werden.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Ausbau der o.g. leistungsfähigen und wirtschaftlichen Zugbildungsanlagen.

Geplanter Baubeginn:
2001

Projekt Nr. 25 - Überhang und Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe



Noch Projekt Nr. 25 - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Zielsetzung

Um den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten, ist eine Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Ausgehend von dem KV- Entwicklungskonzept Schiene - Straße sind für die Erreichung der o.g. Zielsetzungen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- der Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen
- die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen
- der Bau von KV-Drehscheiben

Die Bundesregierung fördert den Aus- und Neubau von KV-Terminals auf Antrag

- der DB AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
- von privaten Unternehmen nach der Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr

Projektstand

Im Juli 1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung - Investitionen in die Umschlaganlagen des KV- abgeschlossen.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Köln-Eifeltor
- Großbeeren
- Basel
- Kornwestheim
- Erfurt
- Karlsruhe
- Leipzig-Wahren

Hierfür stehen 317,5 Mio. DM zur Verfügung.
Mit dem Bundesministerium für Verkehr wurde vereinbart, die Terminals Großbeeren, Basel, Kornwestheim, Erfurt, Karlsruhe, und Leipzig sukzessive entsprechend der Aufkommensentwicklung modular auszubauen.

Dieses Vorgehen ermöglicht die zeitnahe Realisierung der notwendigen Umschlagkapazitäten.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes an den Standorten Bremerhaven (Anpassungsmaßnahmen zur Kapazitätserhöhung im Rbf), Frankfurt/Main, Glauchau, Magdeburg, Regensburg und Rostock wurde im August 1997 eine 2. Sammelvereinbarung mit einem Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 168,5 Mio. DM abgeschlossen.

Die 2. Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Bremerhaven CT III
- Frankfurt/Main Ost
- Glauchau
- Magdeburg-Rothensee
- Regenburg Ost
- Rostock-Goorsdorf

Die Standorte Glauchau und Rostock-Goorsdorf werden derzeit durch die DB AG nicht mehr verfolgt.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes laufen z. Zt. Planungen für den Ausbau der KV-Terminals:

- Basel - Weil am Rhein (Südliche Anbindung)
- München Riem (3. Modul)

Noch Projekt Nr. 25 - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

1. Sammelvereinbarung

Ubf Köln-Eifeltor

Planungsstand:

- Technische Planungen abgeschlossen
- Teilentwurfsheft für Endausbau Juli 1994 genehmigt

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
2. und 3. Ausbaustufe 1997

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Inbetriebnahme/Abschluss Ausbau:
Sommer 2001

Ubf Großbeeren

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung abgeschlossen
- Linienbestimmung abgeschlossen

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:

- Juli 1993 Linienbestimmung
- Juni 1995 Planfeststellung

Baubeginn:
September 1996

Inbetriebnahme:
September 1998

Ubf Basel

Planungsstand:

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Ausführungsplanung

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Dezember 1996

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Teilinbetriebnahme:
Dezember 1998

Inbetriebnahme:
Mai 1999

Ubf Kornwestheim

Planungsstand:

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Ausführungsplanung

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
September 1996

Bauaktivitäten:

- Restarbeiten
- Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) Maßnahmen, Grunderwerb

Inbetriebnahme:
August 1998

Noch Projekt Nr. 25 - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Ubf Erfurt-Azmannsdorf

Planungsstand:
Entwurfsplanung genehmigt

Raumordnung:
Linienbestimmung

Planfeststellung:
Planfeststellungsbeschluss liegt vor

Baubeginn:
September 1996 (1. Baustufe)

Bauaktivitäten:
Restarbeiten

Inbetriebnahme:
23. April 1999

Ubf Karlsruhe

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Dezember 1996

Bauaktivitäten:
Bauarbeiten abgeschlossen

Inbetriebnahme:
Mai 1999

Ubf Leipzig-Wahren

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:
1996

Baubeginn:
1997

Bauaktivitäten:
Tiefbauarbeiten, Verkehrsflächen, Ladegleise, Kranmontage

Inbetriebnahme:
2. Juli 2001

Noch Projekt Nr. 25 - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

2. Sammelvereinbarung

Ubf Bremerhaven CT III

Anpassungsmaßnahmen der DB AG

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Baubeginn: 2001

Ubf Frankfurt/Main Ost

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 17. März 1997

Baubeginn: 2001

Bauaktivitäten:
Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und Ausschreibung der Baumaßnahme

Ubf Glauchau

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung: Abgeschlossen

Baubeginn: Offen

Bauaktivitäten: Keine (Standortprüfung)

Ubf Magdeburg-Rothensee

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung abgeschlossen
- Entwurfsplanung

Planfeststellung:

- Linienbestimmung
- Planfeststellungsbeschluss

Baubeginn: 1997 (Grunderwerb)

Bauaktivitäten: Keine im Jahr 2000

Inbetriebnahme: Offen (Betreiber gesucht)

Ubf Regensburg Ost

Planungsstand: Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

- Abgeschlossen
- Rechtskräftig seit 12. Januar 1997

Baubeginn: September 1998

Bauaktivitäten: Bauarbeiten abgeschlossen

Inbetriebnahme: 31. Januar 2000

Ubf Rostock-Goorstorf

Planungsstand: Linienbestimmung bestätigt

Raumordnung: Bestätigt

Planfeststellung: Abgeschlossen

Baubeginn: Offen (Betreiber gesucht)

Bauaktivitäten: 1997 Erstellung des Zuführungsgleises
z.Z. keine (Standortprüfung)

Inbetriebnahme: Offen

Projekt Nr. 26 - Neue Vorhaben - CIR-ELKE

1. Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken im Kernnetz, deren Kapazität heute schon überschritten ist oder entsprechend der erwarteten Verkehrsentwicklung mittelfristig erhöht werden muß, sofern dort keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen oder mittelfristig realisierbar sind.

Geplante Maßnahmen:

- Bau neuer elektronischer Stellwerke (ESTW) in Offenburg und Freiburg, sowie abgesetzter Stellrechner in Niederschopfheim, Lahr, Orschweier und Kenzingen
- Anpassung der übrigen Stellwerke an die neue Technik
- durchgehende Ausrüstung der Strecke mit LZB und Hochleistungsblock
- Anpassungsmaßnahmen bei Bahnstromversorgungsanlagen (Mehrverkehr)

Ergänzend hierzu werden moderne rechnergesteuerte Verfahren der Zugüberwachung sowie Betriebssteuerung und -disposition angewandt. So kann die Zugfolge in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und dem Bremsvermögen des betrachteten und des vorausfahrenden Zuges durch exakte Ortung der Züge geregelt werden.

2. Projektkenndaten

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg - Basel:

Streckenlänge: 125 km

Gesamtkosten (Infrastruktur) ohne Ausbaukosten auf V = 200 km/h (Finanzierungsvereinbarung): 250 Mio. DM

3. Projektstand

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg - Basel:

Planungsstand:
Ausführung seit Herbst 1993

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Für Teilmaßnahmen durchgeführt

Bauaktivitäten:

- Einspielung von CIR-ELKE Software
- LZB Abnahme

Baubeginn:
1995

Realisierungsstand:
(ohne Ausbau der Strecke auf V = 200 km/h):

Signaltechnik	95 %
Tiefbau	100 %
Oberleitung	100 %
Unterwerke	100 %

Inbetriebnahme:
Sukzessive bis Juni 2001

Projekt Nr. 27 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten



Noch Projekt Nr. 27 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten

Zielsetzung

Mit dem Ausbau von Knoten verbundene Ziele sind die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsanlagen, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik
- Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr

Projektkenndaten

Knoten Halle / Leipzig

Planungsstand:

- Rahmenentwurfsplanung abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung ESTW Leipzig abgeschlossen

Baubeginn: vsl. 2001 (ESTW)

Bauaktivitäten: Keine im Jahr 2000

Knoten Hannover

Planungsstand: Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus seit 1995

Knoten Dresden

Planungsstand:

- Teilvorhaben 1: ESTW Dresden Hbf
- weitere Teilvorhaben: Vorentwurfsplanung

Bauaktivitäten:
Restarbeiten 2001 im Teilvorhaben 1

Inbetriebnahme:
ESTW Dresden Hbf
28. Oktober 2000

Knoten Magdeburg

Planungsstand:
Vorentwurfsplanung Knoten Magdeburg,
Teilentwurfsplanung ESTW Magdeburg abgeschlossen

Baubeginn:
2001 (ESTW)

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000
Bauvorbereitende Maßnahmen

Knoten Erfurt

Planungsstand:
Entwurfsplanung

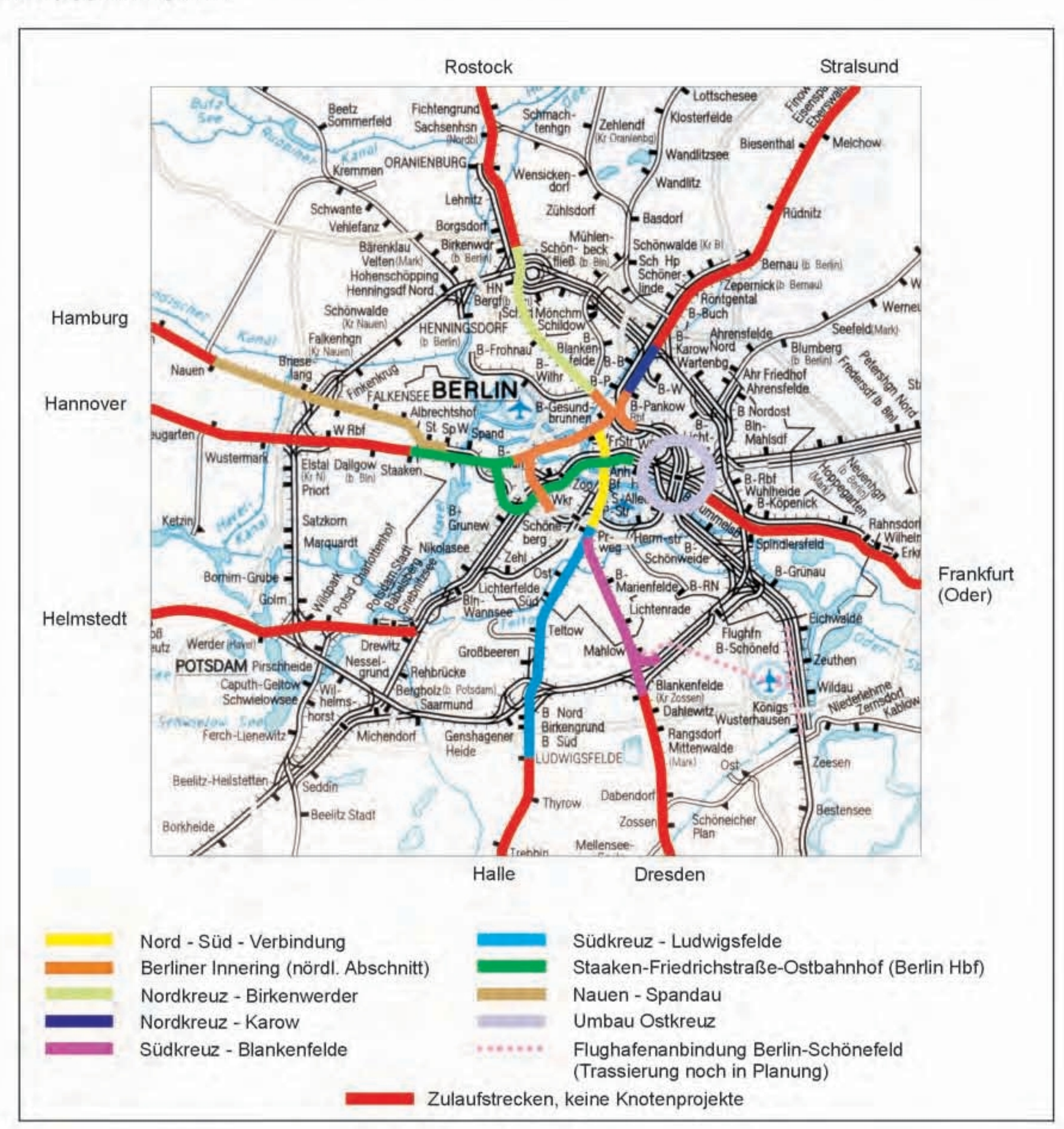
Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
1. Baustufe (ESTW)
Dezember 1996

Inbetriebnahme:
ESTW März 1999

Realisierung in Baustufen:
2. Baustufe mit neuem Spurplan
2002 -2006

Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin



1. Zielsetzung

Entwicklung eines auf die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadt-Bahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Lehrter Bahnhofs als künftiges Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit der parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin.

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Nord - Süd - Verbindung

Projektkenndaten

- Viergleisiger Neubau der Nord - Süd - Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Berlin Papestraße
- Neubau Lehrter Bahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Berlin Papestraße
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluss an die Betriebszentrale Berlin

Streckenlänge: 9,52 km

Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h

Tunnel/Trogbauwerk: 3,4 km

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 3.982 Mio. DM

Neue Gesamtkosten (Stand Mai 2001) 6.147 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:
Planfeststellungsbeschluss September 1995

Baubeginn:
1994

Bauaktivitäten:

- Baugruben im Bereich Lehrter Bahnhof zum großen Teil erstellt
- Arbeiten am Rohbau Lehrter Bahnhof
- Bau der Brücke über den Humboldthafen
- Unterquerung der Spree rohbauseitig fertiggestellt
- Arbeiten an den Tunnelrohbauten im Bereich Spreebogen
- Rohbau der vier nördlichen Tunnelröhren im Schildvortrieb fertiggestellt (Tiergarten)
- drei Tunnelröhren der südlichen Schildstrecke (Landwehrkanal) fertiggestellt
- Arbeiten am Rohbau Bahnhof Potsdamer Platz fertigestellt
- Passerelle im Bf Potsdamer Platz überwiegend fertiggestellt
- Senkkästen an der südlichen Tunneleinfahrt fertiggestellt
- Trogbauwerk Gleisdreieck Baugrube fertiggestellt, Rohbau zu $^2/_3$ hergestellt
- Sanierung des Senkkastens 1 abgeschlossen
- Baufeldfreimachung im Bereich Bahnhof Berlin Papestraße

Realisierungsstand:
49 %

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Berliner Innenring
(Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuz-Bündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt)
- Lückenschluss im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im Zentralen Bereich

Streckenlänge: 33,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- 160 km/h Abschnitt aus Richtung Spandau nach Lehrter Stadtbahnhof
- 100 km/h für die übrigen Richtungsgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf

Gesamtkosten
(Finanzierungsvereinbarung; Bundesanteil):
1.064 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Entwurfs- und Ausführungsplanungen befinden sich in der Bearbeitung. Das Baurecht liegt im wesentlichen vor. Ein Plangenehmigungsverfahren ist noch offen.

Baubeginn:
1992

Bauaktivitäten:

- Seit November 1992 Abschnitt Halensee - Gesundbrunnen - Pankow einschl. Nordkreuz, Schönhauser Allee
- Bf Gesundbrunnen Herstellung der Bahnsteiggründung und der Vorfahrtsbrücke
- Fertigstellung der Kreuzungsbauwerke Nordkreuz
- Regionalbahnsteig Jungfernheide

Realisierungsstand:
42 %

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Nordkreuz - Birkenwerder

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau der Fernbahnstrecke in Richtung Rostock/Stralsund über Neustrelitz auf direktem Weg
- Umbau Regionalbahnhof Birkenwerder

Streckenlänge: 18,6 km

Ausbaugeschwindigkeit:

- Nordkreuz - Schönholz 120 km/h
- Schönholz - Birkenwerder 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993): 477 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

- Aufgabenstellung
- Kein Planungsauftrag für weitere Planungsphasen

Baubeginn:
Offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Nordkreuz - Karow

Projektkenndaten

- Wiederaufbau des zweiten Gleises der Fernbahnstrecke Richtung Stralsund/ Stettin über Angermünde
- Rekonstruktion bzw. Neubau von 10 Ingenieurbauwerken

Streckenlänge: 7,4 km

Ausbaugeschwindigkeiten:
Nordkreuz - Karow 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1999): 162 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

- Erstellung der Entwurfsplanung
- Planfeststellung für alle drei Abschnitte eingeleitet

Baubeginn:
2001 mit vorgezogenen Maßnahmen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Südkreuz - Blankenfelde

(Verbindung zwischen Nord - Süd-Tunnel und Dresdener Bahn)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke
- Bau der Mahlower Kurve (eingleisig)
- Umbau Bahnhof Blankenfelde

Streckenlänge: 14,2 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 696 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:
Raumordnungsverfahren nicht erforderlich, drei Planfeststellungsverfahren sind 1997/1998 eingeleitet worden

Baubeginn:
vsl. 2002

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Südkreuz - Ludwigsfelde

(Verbindung zwischen Nord - Süd-Tunnel und Anhalter Bahn nach Halle / Leipzig)

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke
- Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren

Streckenlänge: 16,9 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 461 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für alle Abschnitte abgeschlossen
- Planfeststellungsbeschlüsse für beide Abschnitte im Land Brandenburg liegen vor
- Planfeststellungsverfahren für die restlichen Abschnitte sind eingeleitet Anhörungsverfahren beendet (Bauabschnitt 1 und 2), Beschlüsse werden 2001 erwartet

Baubeginn:
1996

Bauaktivitäten:

- Oktober 1996 Beginn der Bauarbeiten im Abschnitt Teltow
- Elektronisches Stellwerk Genshagener Heide im 1. Inbetriebnahmeabschnitt fertiggestellt. Ausbau zum Endzustand erfolgt sukzessive mit den Bauabschnitten
- Bauarbeiten im Bereich Berliner Außenring seit August 2000

Realisierungsstand:
30 %

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Staaken - Friedrichstraße - Ostbahnhof (Berlin Hbf)

Projektkenndaten

- Einführung der NBS/ABS Hannover - Berlin und der ABS Hamburg - Berlin im Raum Spandau
- viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben - Spandau
- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau - Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung
- Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn / Fernbahn Zoo - Humboldthafen - Ostbahnhof (ca. 8 km) einschl. Elektrifizierung
- ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen
- Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße
- Neubau Havelbrücke Spandau
- Gleisfelderweiterung Westkopf Ostbahnhof (Verlängerung der Fernbahnsteige)

Streckenlänge:

- Staaken - Friedrichstraße 20,8 km
- Friedrichstraße - Ostbahnhof 5,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- Staaken - Zool. Garten 200 - 100 km/h fallend
- Zool. Garten - Ostbahnhof 60 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 2.060 Mio. DM

Projektstand

Baubeginn: 1992

Bauaktivitäten Restarbeiten

Inbetriebnahme: 1998

Flughafenanbindung Schönefeld

Projektkenndaten

- Errichtung eines Flughafenbahnhofs am geplanten Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) unter dem Passagierterminal
- Anbindung der S-Bahn über eine zweigleisige Strecke vom Bf Berlin-Schönefeld aus
- Errichtung von zwei Fernverkehrsgleisen von der Dresdner Bahn (Mahlower Kurve) über den Flughafenbahnhof zur Görlitzer Bahn

Finanzierungsanteil nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz: bis zu 198 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:
Durchführung des Planfeststellungsverfahrens

Baubeginn:
Angestrebt 2002

Bauaktivitäten
Keine

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Nauen - Spandau

Projektkenndaten

- Lückenschluß zwischen Berlin - Spandau West und Albrechtshof
- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof - Brieselang
- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau - Albrechtshof
- Modernisierung der Sicherungstechnik

Streckenlänge: 19 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 366 Mio. DM

Projektstand

Baubeginn:
1994

Bauaktivitäten:
Ausstattung der Strecke mit moderner Signaltechnik und Restarbeiten

Inbetriebnahme:
Mai 1997

Umbau Bf Ostkreuz

Projektkenndaten

- Umstellung der S-Bahnbetriebsführung im korrespondierenden Vorhaben vom derzeitigen Linien- auf Richtungsbetrieb
- Behindertengerechte Gestaltung des Umsteigeknotens
- Errichtung von Regionalbahnsteigen zur Erhöhung des Verkehrswertes
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte

Ausbaugeschwindigkeit: 80 - 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993): 351 Mio. DM

Projektstand

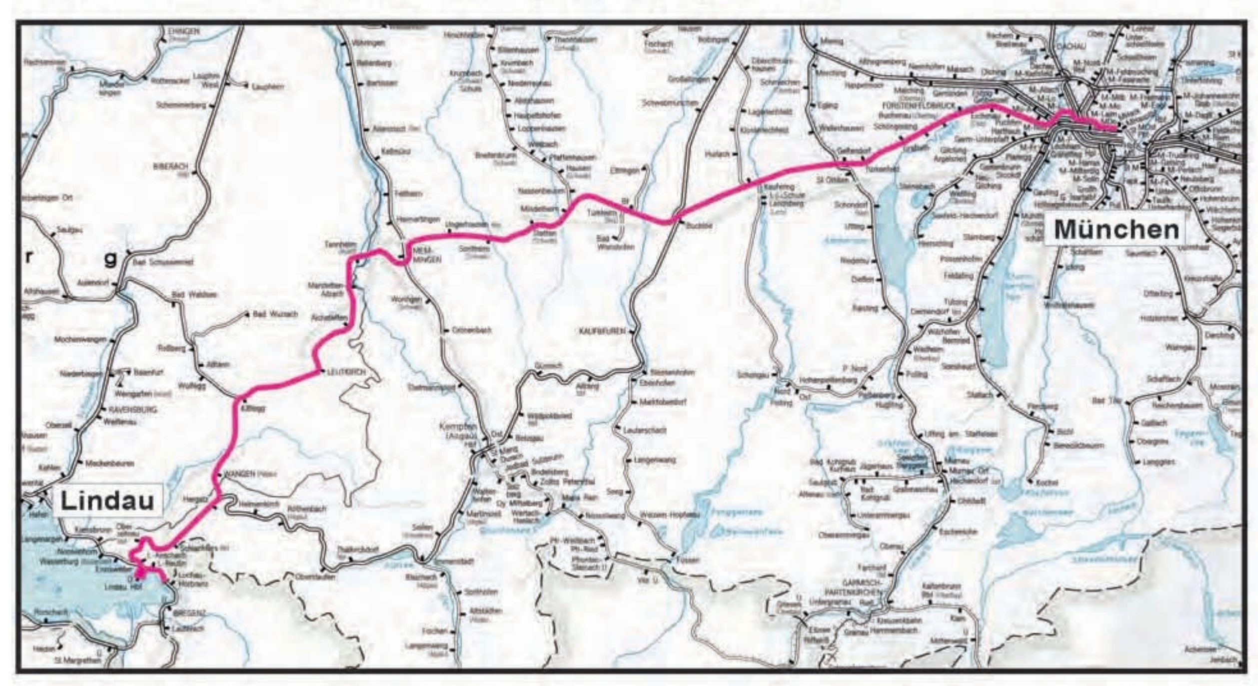
Planungsstand:

- Abschluss der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Abschluss der Entwurfsplanung in 2001
- Vsl. Einleitung der Planfeststellung in 2001

Baubeginn:
Vsl. 2003

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2000

Projekt Nr. 29 a) - Neue Vorhaben - ABS München - Lindau - Grenze D/A (-Zürich)



1. Verkehrliche Zielsetzung

1. Baustufe:
Realisierung im Rahmen des Gesamtprojektes Allgäu - Schwaben - Takt.
Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München - Zürich durch den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3¼ Stunden. Darüber hinaus werden die Achsen München / Augsburg - Kempten - Lindau und Ulm - Oberstdorf ebenfalls für NeiTech - Verkehr ertüchtigt.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 198 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
(NeiTech) 160 km/h

Fahrzeit:

- Vor Baubeginn
  München - Lindau 128 Min.
  Lindau - München 139 Min.
- Nach Bauende
  München - Lindau 105 Min.
  Lindau - München 109 Min.

Ausbaumaßnahmen:

- Anpassungen von Bahnübergangssicherungen
- Errichtung einer punktförmigen Geschwindigkeitsüberwachung
- Signaltechnische Anpassungen zusätzlicher Selbstblocksignale zur Verminderung der Zugfolgezeit
- Bahnsteiganlagen:
  neue Bahnsteige und Bahnsteigverlängerungen sowie Bahnsteigunterführungen
- Maßnahmen am Gleiskörper
- Zweigleisiger Ausbau Memmingen - Heimertingen
- Bahnhofsumbau Bahnhof Geltendorf
- Bahnhof Marstetten-Aitrach
  (Neubau 2. Gleis)

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 80 Mio. DM

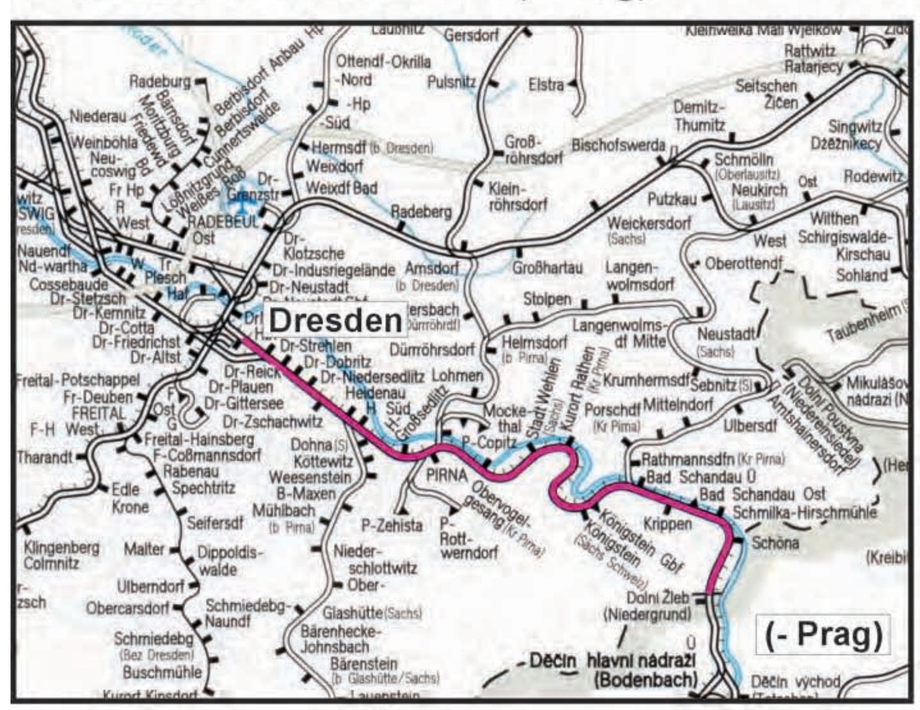
3. Projektstand

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:
Soweit erforderlich, Einleitung in 2000

Baubeginn: vsl. 2001

Projekt Nr. 29 b) - Neue Vorhaben - ABS Dresden - Grenze D/C (- Prag)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Einsatz von Neigetechik-Fahrzeugen. Parallel zu dem Abschitt Dresden - Pirna wird die S-Bahn realisiert.
Gleichzeitig erfolgen Ausbaumaßnahmen in Tschechien und Österreich. Nach Abschluss aller Arbeiten werden durchgehende Neigetechnikzüge in der Relation Berlin - Dresden - Prag - Wien mit attraktiven Fahrzeiten verkehren können.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Dresden - Prag	175 km
Dresden - Landesgrenze	51 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten gemäß IP (Stand 3. November 1999):	215 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Abschnitt Pirna - Grenze
Vorentwufsplanung

Baubeginn:
1996 (Abschnitt Dresden - Pirna)

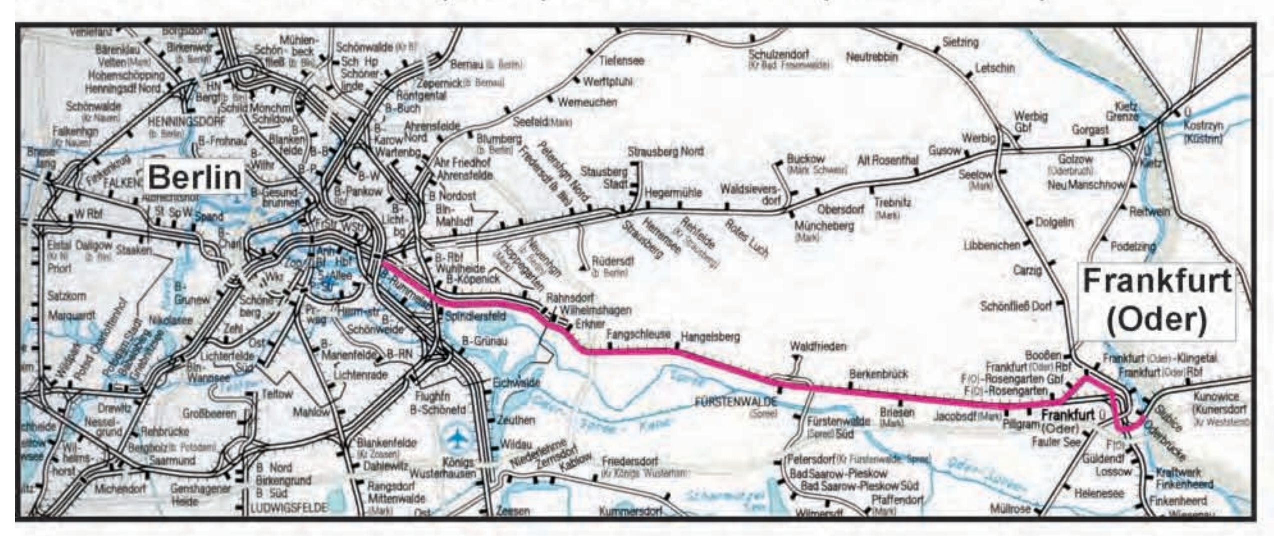
Bauaktivitäten:

Abschnitt Pirna - Dresden im Bau (Trennung S-Bahn/Fernbahn)

- Realisierung Bf Pirna
  Baubeginn Januar 1998 - Ende 2001
- Realisierung Strecke Pirna - Heidenau (a)
  Beginn 1998 - Ende 2001
- Realisierung Heidenau - Reick (a)
  Beginn 1999 - Ende 2001
- Realisierung Dresden Hbf
  Beginn 1999 - 2002

Inbetriebnahme:
S-Bahn - Strecke Pirna - Dresden - Dobritz vsl. am 15. Juli 2001

Projekt Nr. 29 c) - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/Pl (- Warschau)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS - Standard für eine Geschwindigkeit V = 160 km/h und eine Achslast von 25 t mit dem Ziel der Verbesserung des internationalen Fernverkehrs und des Regionalverkehrs . Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 85 km

- Projektabschnitt 1
  Berlin-Ostbahnhof (a) - Erkner (e)
  25 km
- Projektabschnitt 2
  Erkner (a) - Frankfurt/Oder (a)
  55 km
- Projektabschnitt 3
  Frankfurt/Oder (e) - Grenze D/Pl
  5 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten gemäß IP
(Stand 3. November 1999): 618 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:
Entwurfsplanung für den Projektabschnitt 2 abgeschlossen

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
1998 bis 2002 (baulosweise)

Baubeginn:
September 1998

Bauaktivitäten bis 2000:

- Umbau Abschnitt Berkenbrück (a) - Pillgram (a) fertiggestellt
- Umbau Bahnhof Fürstenwalde 1. und 2. Ausbaustufe einschl. ESTW fertiggestellt

Bauaktivitäten in 2001:

- Umbau Bf Fürstenwalde 3. Ausbaustufe
- Umbau Abschnitt Fürstenwalde (a) - Berkenbrück (e)



Druck: MuK. Medien- und Kommunikations GmbH, Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28 / 3 82 08 40, Telefax: 02 28 / 3 82 08 44
ISSN 0722-8333